9e Année No 383 ø *Ce Numéro contient 20 pages de texte et illustrations* 12 Janvier 1906 ø Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMERO :

Ira=t=on au Pôle Nord en ballon ?

Le jockey coureur cycliste : O'CONNOR

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie

Je sais tout ø Femina ø Fermes et Châteaux
Musica ø Jeunesse ! ø La Vie au Grand Air

9 & 11, avenue de l'Opéra, Paris

Abonnements : *Paris et Départements* „ „ „ „ 24 *francs.*
Étranger „ „ „ „ „ „ „ „ 28 ø

Téléphones : 280-52, 280-56, 254-88.

Published on January 12 1906, Privilege of copyright in the

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

Lire FEMINA

LA SUISSE EN HIVER

SPORTS d'HIVER Patinage, Ski, Luge, Traîneau, Toboggan, Curling, Ascensions.
SÉJOURS d'HIVER pour personnes délicates.
*Renseignements, Brochures, Billets à l'*AGENCE OFFICIELLE des CHEMINS de FER FEDERAUX, 58, Bd Haussmann, Paris.
LISTE des PRINCIPALES STATIONS SPORTIVES et HIVERNALES

BALLAIGUES (Jura) Gd-Hôtel Aubépine (930 m.)
MONT-SOLEIL : Saint-Imier. Jura. Sports d'hiver.
VEVEY Contrée la plus ensoleillée du Lac Léman. Patinage, Funiculaire Mont Pèlerin, Chemins de fer électriques facilitant Sports, luge, ski, etc.
MONTREUX La Perle du Léman. Le plus agréable séjour pour tous sports d'hiver et d'été. Chemins de fer de montagne. Centre d'excursions. Casino-Kursaal. Différentes stations d'altitude.
LEYSIN Station climatérique. Durée d'insolation supér. à celle des autres stations. — Sports d'hiver.
ENGELBERG Sports d'hiver, novembre-mars. — Chemin de fer électrique de Stansstad. Hôtels : Grand-Hôtel, Edelweiss, Victoria, Terminus.
GRISONS CHEMIN de FER RHETIQUE (ligne de l'Albula, 1823 m.s./m.) Ouvert toute l'année. Billets et enregistrements directs de et pour les principales gares de l'Europe.
AROSA : Cure d'air. Station sportive de premier ordre.
DAVOS Premier centre du monde pour sports d'hiver : Patinage, Ski, Toboggan, etc.
ENGADINE Saint-Moritz, Samaden, Zuoz, stations renommées pour les sports, 1650/1850 m.s/m.

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

SANTAL MIDY
INOFFENSIF. Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

HALTE-LA ! V'là l'Plaisir et la Fortune envoyez tous adresse et 0f30 à la Ste *Gaîté Franç., 65, r. faub. St-Denis, Paris* (10e) vous recevrez ALBUM ILLUSTRE DE, 1906 130 pages avec *300 grav.* Comiq., *Farces, Attrap. Phys. amus. Magie, Spirit., Sorcell, Chans., Monolog., Pièces* Succès, *cartes illustr. art. util.* Librairie spéch. Il est joint 4 primes (De quoi s'*amuser, rire* des mois) et Ne de Lot garanti d'Etat part. à 6 tirages de 3 millions de francs

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 423 fig.

MOTRICINE
" REINE DES ESSENCES "
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. — En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

CHAMPAGNE
HEIDSIECK & REIMS
HEIDSIEC
Maison fondée en 1785
KUNKELMANN & Co - Succr
REIMS

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

La plus grande partie de Football de l'année.

— Pourquoi, au lieu de faire de la peinture, ne fais-tu pas de l'automobile ! Il n'y a plus que ces expositions-là qui réussissent !

— J'ai fait une affaire d'or au dernier Salon de l'automobile.
— Vous y avez acheté une voiture ?
— Non... j'y ai rencontré un mari pour notre fille !

— Voilà ce que c'est que de vanter à mon cheval la supériorité des pneumatiques ! Il veut faire comme eux... en face d'une rivière, il ne franchit plus, il veut boire l'obstacle !

Automobiles de toutes marques

PRIX DU CATALOGUE

BANQUE AUTOMOBILE
47, Boulevard Haussmann — PARIS
Téléphone 320-16

20 mois de crédit

Les clients de la Banque Automobile restent libres de commander leur châssis et leur carrosserie chez les constructeurs de leur choix.

BAYARD A. CLÉMENT

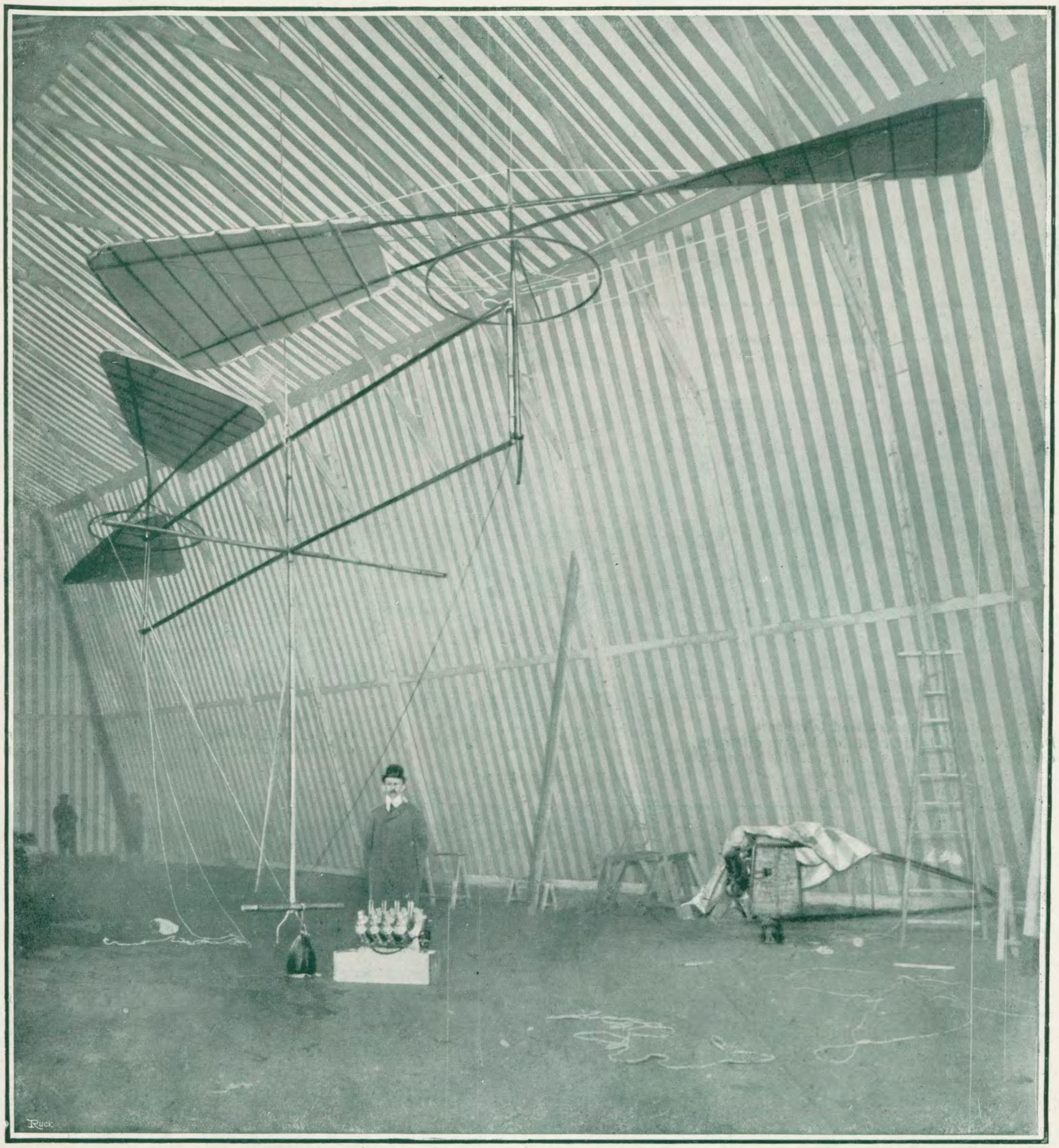
Quai Michelet, LEVALLOIS — Téléphone 234-41

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

12 Janvier 1906 — N° 383
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



L'HÉLICOPTÈRE DE SANTOS DUMONT, DANS SON HANGAR

On a beaucoup parlé, cette semaine, de Santos Dumont. Tandis que les journaux américains l'envoient au Pôle Nord, en dirigeable, il songe à gagner le Prix de 50.000 francs destiné à l'aviateur qui aura le premier « volé » sur une distance totale d'un kilomètre (avec retour au point de départ). Il prépare donc un hélicoptère dont on peut contempler les premiers organes dans son hangar de Neuilly : il a emprunté à son dirigeable n° 14 le moteur de 24 HP, pesant 36 kilos. Le bâti de l'appareil est en bambou, il supportera, outre les deux hélices horizontales sustentatrices, une hélice verticale propulsive et un gouvernail.

Une chasse à courre chez le comte Bertrand de Valon

L'équipage « Par Monts et Vallons », à MM. le comte Bertrand de Valon et Ferdinand de Bischoffsheim, chasse en Hallatte et va en déplacement en forêt de Lyons, près de Rozay, où se trouve le château du comte de Valon. Il se compose de 100 bâtards très près du sang anglais, et de 15 chevaux. Les écuries et chenils sont installés dans les bâtiments de l'ancienne vénerie de Chamant. La tenue est bleue, parements rouges.

Le jour de la Saint-Hubert à Fleurines.
La bénédiction

chez le comte Bertrand de Valon.
des chiens.

Le maître d'équipage attend le rapport.
Derrière le comte Bertrand de Valon, quelques cavaliers et des dames : Mme et Mlle Troncin, Mme Legendre.

Allant au rendez-vous.

L'attente.
On a dit: « Le cerf passera par là », et les dames ont préféré attendre que de se faire cahoter dans les routes de bois.

Un hallali.
Après deux heures d'un laisser-courre mouvementé, le cerf, haletant, s'est arrêté dans un carrefour et fait tête aux chiens.

Un bat-l'eau.
Le cerf, poursuivi par les chiens, cherche dans un étang un refuge qui lui coûtera la vie, car un cerf ayant pris l'eau échappe rarement.

Un programme de la *Vie au Grand Air* pour 1906

Offrir au lecteur, par le texte et par l'image, des études, des opinions et des visions sur

TOUS LES SPORTS

sans en excepter aucun et en accordant à chacun l'importance qui lui est dévolue par son intérêt général et sa popularité ;

Suivre de très près l'actualité sportive, en perfectionnant encore ses services de photographie et de gravure ;

Tenir le lecteur au courant de toutes les nouveautés, de toutes les performances, qui méritent d'être signalées ;

Le renseigner sur les diverses méthodes d'entraînement employées pour chaque sport en France et à l'Étranger ;

Attirer son attention par des articles bien pensés, bien écrits et bien illustrés sur les particularités et les enseignements que comportent les grandes manifestations sportives :

Tel est le programme que la *Vie au Grand Air* s'est imposé cette année et pour lequel elle s'est assuré une collaboration de premier ordre.

Adoptant la classification de l'*Académie des Sports*, qui, comme on sait, est divisée en trois sections : **Sports mécaniques, Sports Hippiques et Cynégétiques, Sports Athlétiques,** la *Vie au Grand Air* a donc créé trois grandes rubriques, correspondant à chacune de ces sections, et englobant ainsi ***tous les sports***, sans exception.

Autour des chefs de ces trois rubriques : MM. **C. Faroux**, pour les *sports mécaniques*, **Victor Breyer,** pour les *sports athlétiques*, **Paul Mégnin,** pour les *sports hippiques et cynégétiques*, elle a groupé une phalange d'écrivains sportifs, également réputés. Ce sont, par ordre alphabétique :

Ernest Archdeacon.	Henry Spont.	Alph. Berget.
Tristan Bernard.	F. Bidault.	Marcel Boulenger.
Baron de Caters (Saint-Georges).	Cte de Comminges.	P. de Coubertin.
R. Coquelle.	Robert Dieudonné.	Raoul Fabens.
Jacques Faure.	Pierre Giffard.	Paul Hamelle.
G. Flouest.	A. Lafarge Tauziat.	Maurice La Rivierre.
Marcel d'Herbeville.	Georges le Roy.	Geo Lefèvre.
Hugues Le Roux.	A. Pecqueux.	J. Joseph-Renaud.
Cte Mortimer-Mégret.	A. Tampier.	Marcel Violletté.

Avec un tel ensemble et une telle collaboration, nul doute que la *Vie au Grand Air* ne soit le véritable organe des sportsmen sincères, de tous ceux qui aiment le sport, et qui le pratiquent.

Que nos lecteurs suivent donc attentivement la *Vie au Grand air*. Ils ne tarderont pas à voir se réaliser *progressivement* et *méthodiquement* le programme qu'elle s'est imposé pour l'année 1906.

Ajoutons enfin que pour répondre au désir qui lui a été exprimé par un grand nombre d'entre eux, la *Vie au Grand Air* donnera, cette année en hors-texte en couleurs, un certain nombre de portraits, destinés à compléter la galerie des célébrités sportives.

IRA-T-ON AU POLE NORD EN DIRIGEABLE ?

Hardie proposition d'un journaliste américain ✍ Interviews du docteur Jean Charcot, de MM. Archdeacon et Surcouf ✍ Les avis ne sont guère partagés ✍ Des expériences préalables sont nécessaires ✍ ✍

La question du pôle est une de celles qui ont le don, depuis plusieurs siècles, de passionner l'humanité. Et non pas seulement les savants, les physiciens, les naturalistes, qui voient dans l'exploration de ces régions inconnues, l'occasion de recherches scientifiques multiples et du plus haut intérêt, mais encore le grand public, la foule. C'est que ces deux calottes glacées qui recouvrent les deux extrémités opposées de notre sphéroïde sont les seules parties de notre mappemonde sur lesquelles on pourrait encore inscrire le *Terræ incognitæ* si fréquemment répété sur les cartes anciennes. C'est pourquoi elles conservent, pour tous, l'attrait du mystérieux, de l'inconnu. Une proposition qui nous arrive d'Amérique vient remettre la question à l'ordre du jour. Un américain, M. Walter Wellmann, directeur du *Chicago Herald*, vient d'écrire à plusieurs personnalités s'occupant de ballons dirigeables ou d'aviation, M. Santos-Dumont, le capitaine Ferber, entre autres, pour leur demander si, le cas échéant, ils consentiraient à tenter le voyage du pôle en dirigeable. Ce n'est pas la première fois que cette idée d'exploration au pôle par la voie des airs a tenté M. Wellmann, puisque, en 1893, à la suite de deux voyages dans les régions polaires, il étudiait avec Surcouf un projet d'exploration aérostatique.

M. Wellmann est un habitué des régions polaires, il est immensément riche ; il ne s'agit donc pas, quoique le sujet puisse y prêter, d'une question « en l'air », mais d'un projet sérieux et qui vaut d'être examiné de plus près.

Les précédents, on ne peut en tenir compte. La tentative d'Andrée est unique. On se souvient que, parti le 11 juillet 1897 de l'île des Danois, une des îles situées le plus au nord de l'archipel du Spitzberg, avec deux compagnons, Frænkel et Strindberg, Andrée disparut sans qu'on n'en eût plus jamais aucune nouvelle. Mais son ballon l'*Œrnen* était mal construit, incomplètement gonflé, il perdait d'une façon anormale, il ne possédait pas de ballonnet compensateur. Enfin, au départ, il avait dû sacrifier le quart de son lest et la moitié de ses guide-rope avait été arrachée. Il partait donc dans des conditions déplorables, à peine acceptables en pays civilisé et qui devenaient une folie dans les solitudes arctiques.

Depuis cette époque, de grands progrès ont été réalisés en aéronautique ; des voyages de longue distance et de longue durée ont été accomplis et les performances des de La Vaulx, des Balsan, des Jacques Faure, permettent d'entreprendre une ascension aussi audacieuse avec des moyens plus perfectionnés et sur des données plus précises. En serait-il de même en dirigeable ? Voilà ce que nous avons essayé de savoir.

(Cliché appareil Mackenstein.)

La tentative d'Andrée.

*Le 11 juillet 1897, le Suédois Andrée quittait l'île des Danois, au Spitzberg, à bord du ballon de 5.000 mètres l'*Œrnen. *L'étanchéité de l'enveloppe était douteuse ; notre photographie représente l'exécution des réparations faites en vue d'y porter remède.*

Chez le docteur Jean Charcot ✍

Il n'y a qu'un homme à Paris qui puisse parler des régions polaires pour les avoir pratiquées : c'est le docteur Jean Charcot. Son opinion était précieuse à recueillir.

Tout d'abord, nous dit le jeune explorateur, laissez-moi vous déclarer que je ne connais encore rien à l'Aéronautique ; je ne peux donc pas vous répondre sur ce point précis. Néanmoins, le projet m'intéresse fort et, comme vous pouvez le voir, j'ai là sur mon bureau les coupures des journaux qui en ont parlé. Mais il y a, pour moi, une question qui domine toutes les autres. A-t-on déjà couvert en ballon dirigeable la distance qu'il faudrait parcourir pour se rendre au pôle et en revenir ? Tout est là. Or, si je ne m'abuse, on ne l'a jamais fait.

Je suis avant tout un homme de science, et j'aime assez traiter toutes les questions avec la méthode scientifique. Quand nous voulons essayer un vaccin ou un sérum, nous commençons par l'injecter à des animaux, et ce n'est que lorsque nous avons, par de multiples expériences, reconnu ses effets, que nous songeons à l'employer sur l'homme. Ce n'est pas par celui-ci que nous débutons. Il faut toujours faire d'abord des expériences. Ainsi, mon exploration au pôle Sud, c'est, malgré ses résultats dus à mes collaborateurs, et qui dépassent de beaucoup les attentes des savants chargés de les étudier, presque comme une expérience que je la considère. Maintenant seulement, je sais ce que c'est que les mers antarctiques, je connais les exigences d'un hivernage, et je pourrai bientôt, si on me donne l'argent nécessaire, partir pour une nouvelle exploration avec des données très précises et dans des conditions toutes différentes. Quand un dirigeable aura couvert les 2 ou 2.500 kilomètres nécessaires, on pourra commencer à considérer le projet comme réalisable et, bien que dans ces conditions, il reste encore beaucoup de chances pour ne point revenir et que je ne voie pas encore très bien les résultats scientifiques qu'on tirerait d'une expédition de ce genre, je me lancerais volontiers dans cette aventure.

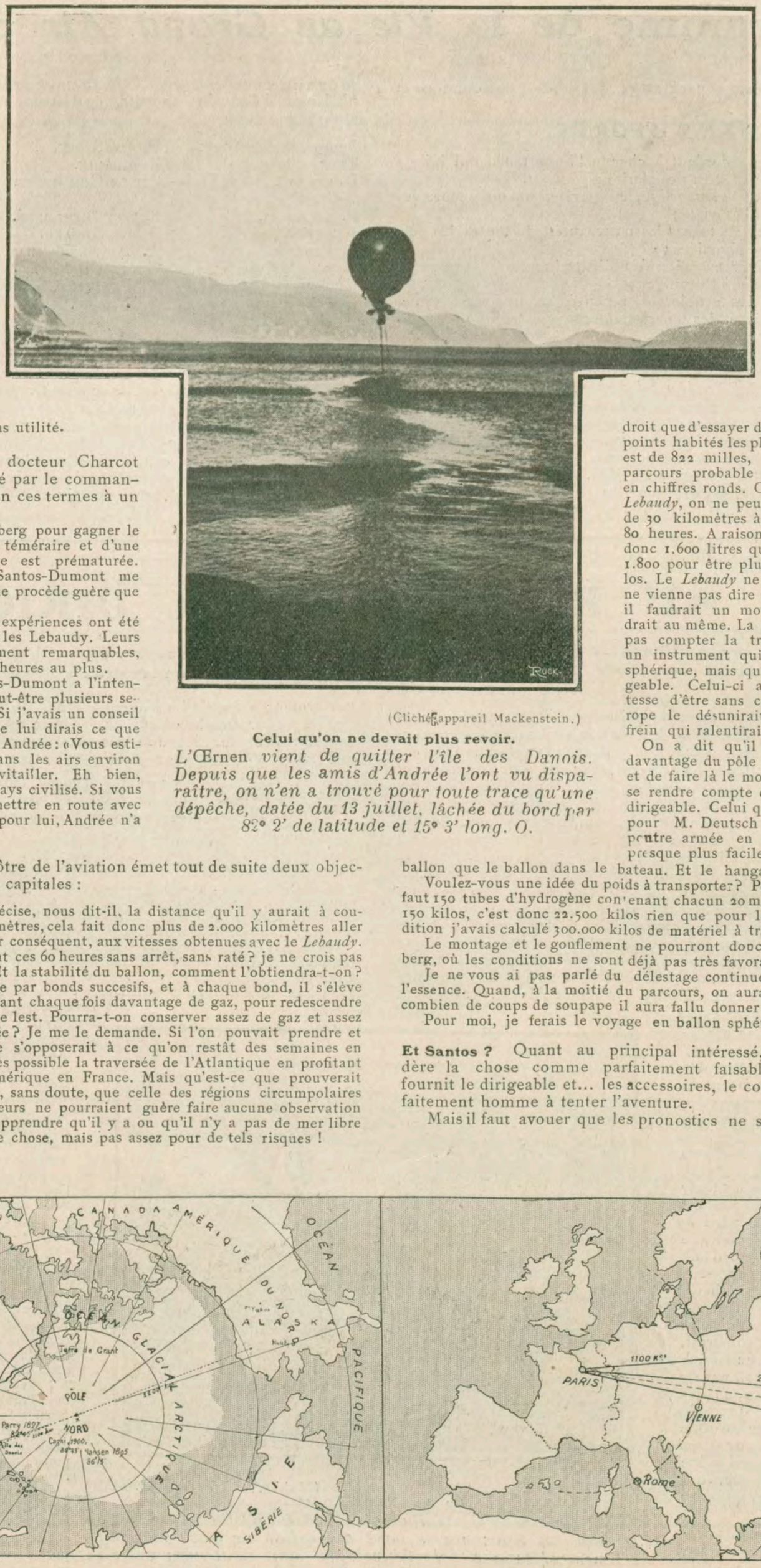
J'avais pensé à utiliser d'une autre manière le ballon pour une exploration polaire Sud ; — car à mon avis le pôle Sud peut être atteint, et il est de beaucoup le plus intéressant, maintenant, au point de vue scientifique — mais nous reparlerons de tout cela, des traîneaux automobiles que je rêve et du reste, quand le nerf de la guerre, qu'il faut que nous trouvions en France et rapidement, car ces expéditions demandent à être préparées avec du temps et de la méthode, m'aura été assuré.

M. Welmann connaît admirablement les

régions polaires, il a étudié les différents et multiples côtés de la question. Mais, encore une fois, au point de vue du dirigeable, il faut d'abord faire l'expérience, et, surtout, se méfier de l'opinion publique. Si ce malheureux Andrée n'avait pas cédé à la poussée de l'opinion, à l'influence des journaux qui le poursuivaient de leurs sarcasmes, il eût retardé son départ ; il serait parti dans de meilleures conditions et peut-être aurait-il réussi.

Rappelez-vous la réponse de Napoléon au général qui lui disait : « Sire, nous partons pour vaincre ou mourir. — Pas du tout, vous partez pour vaincre. Mourir, ce n'est pas intéressant. »

Et il avait raison. La mort pour soi n'est rien, elle vaut à peine qu'on en parle, mais elle est bête, sans utilité.



(Cliché appareil Mackenstein.)

Celui qu'on ne devait plus revoir.

L'Œrnen vient de quitter l'île des Danois. Depuis que les amis d'Andrée l'ont vu disparaître, on n'en a trouvé pour toute trace qu'une dépêche, datée du 13 juillet, lâchée du bord par 82° 2' de latitude et 15° 3' long. O.

Le commandant Renard. L'avis du docteur Charcot est partagé par le commandant Renard, qui répondait en ces termes à un de nos confrères :

Le projet de partir du Spitzberg pour gagner le pôle en dirigeable me semble téméraire et d'une réussite bien difficile, car elle est prématurée. L'étape est trop forte et M. Santos-Dumont me semble oublier que le progrès ne procède guère que par bonds successifs.

En dirigeable, les plus belles expériences ont été faites dernièrement à Toul, par les Lebaudy. Leurs performances ont été absolument remarquables, mais de courte durée, quelques heures au plus.

Et tout d'un coup, M. Santos-Dumont a l'intention de rester dans les airs peut-être plusieurs semaines. C'est bien imprudent. Si j'avais un conseil à donner au jeune aéronaute, je lui dirais ce que disait mon frère au malheureux Andrée : « Vous estimez qu'il vous faudra rester dans les airs environ trois semaines sans vous ravitailler. Eh bien, essayez d'abord de le faire en pays civilisé. Si vous réussissez, vous pourrez vous mettre en route avec confiance. » Malheureusement pour lui, Andrée n'a pas suivi ce conseil.

Chez M. Archdeacon. L'apôtre de l'aviation émet tout de suite deux objections capitales :

Je ne sais pas d'une façon précise, nous dit-il, la distance qu'il y aurait à couvrir. On a parlé de 1.100 kilomètres, cela fait donc plus de 2.000 kilomètres aller et retour, plus de 60 heures par conséquent, aux vitesses obtenues avec le *Lebaudy*. Le moteur marchera-t-il pendant ces 60 heures sans arrêt, sans raté ? je ne crois pas que l'expérience ait été faite. Et la stabilité du ballon, comment l'obtiendra-t-on ? Vous savez qu'un ballon procède par bonds succesifs, et à chaque bond, il s'élève plus haut qu'au précédent, perdant chaque fois davantage de gaz, pour redescendre après, ce qui nécessite un jet de lest. Pourra-t-on conserver assez de gaz et assez de lest pour achever la traversée ? Je me le demande. Si l'on pouvait prendre et laisser du lest en route, rien ne s'opposerait à ce qu'on restât des semaines en l'air. C'est pourquoi je crois très possible la traversée de l'Atlantique en profitant de la constance des vents d'Amérique en France. Mais qu'est-ce que prouverait cette acrobatie ? Pas davantage, sans doute, que celle des régions circumpolaires dans un ballon d'où les voyageurs ne pourraient guère faire aucune observation utile et se borneraient à nous apprendre qu'il y a ou qu'il n'y a pas de mer libre au pôle, ce qui est déjà quelque chose, mais pas assez pour de tels risques !

Aux ateliers Surcouf. M. Surcouf est le constructeur du *Lebaudy* ; il est aussi l'auteur d'un projet d'expédition au pôle Nord en ballon. Il est donc mieux qualifié que personne pour donner un avis motivé sur le projet de M. Wellmann.

Mon avis, nous déclare aussitôt M. Surcouf, il est bien simple. Le projet est irréalisable, dans l'état actuel de la navigation aérienne. Voyons les choses de près. Le point le plus favorable pour partir est l'archipel du Spitzberg qui est situé par 80°4 de latitude : 596 milles du pôle, environ 1.100 kilomètres. Comme on partirait avec un vent favorable, il vaudrait mieux continuer tout droit que d'essayer de revenir sur ses pas. Du pôle aux points habités les plus voisins, la distance moyenne est de 822 milles, 1.480 kilomètres environ. Le parcours probable serait donc de 2.600 kilomètres en chiffres ronds. Or, si nous nous basons sur le *Lebaudy*, on ne peut demander une vitesse de plus de 30 kilomètres à l'heure, soit un peu plus de 80 heures. A raison de 20 litres à l'heure, c'est donc 1.600 litres qu'il faudrait emporter et même 1.800 pour être plus prudent, soit environ 1.300 kilos. Le *Lebaudy* ne peut pas les emporter. Qu'on ne vienne pas dire qu'on fera un ballon plus grand, il faudrait un moteur plus fort, et cela reviendrait au même. La question de stabilité, il ne faut pas compter la trancher par le guide-rope. C'est un instrument qui se comprend pour le ballon sphérique, mais qui est incompatible avec le dirigeable. Celui-ci a besoin pour donner sa vitesse d'être sans cesse dans ses lignes, le guide-rope le désunirait sans cesse et formerait un frein qui ralentirait singulièrement sa vitesse.

On a dit qu'il serait possible de s'approcher davantage du pôle soit en bateau, soit en traîneau et de faire là le montage du ballon. Il ne faut pas se rendre compte des difficultés du montage d'un dirigeable. Celui que je suis en train de construire pour M. Deutsch mesure 66 mètres de long ; la poutre armée en a 32. C'est dire qu'il serait presque plus facile de mettre le bateau dans le ballon que le ballon dans le bateau. Et le hangar, l'installera-t-on sur la glace ?

Voulez-vous une idée du poids à transporter ? Pour un ballon de 3.000 m. c., il faut 150 tubes d'hydrogène contenant chacun 20 m. c., or chaque tube pèse environ 150 kilos, c'est donc 22.500 kilos rien que pour le gonflement. Pour notre expédition j'avais calculé 300.000 kilos de matériel à transporter.

Le montage et le gonflement ne pourront donc se faire plus loin que le Spitzberg, où les conditions ne sont déjà pas très favorables.

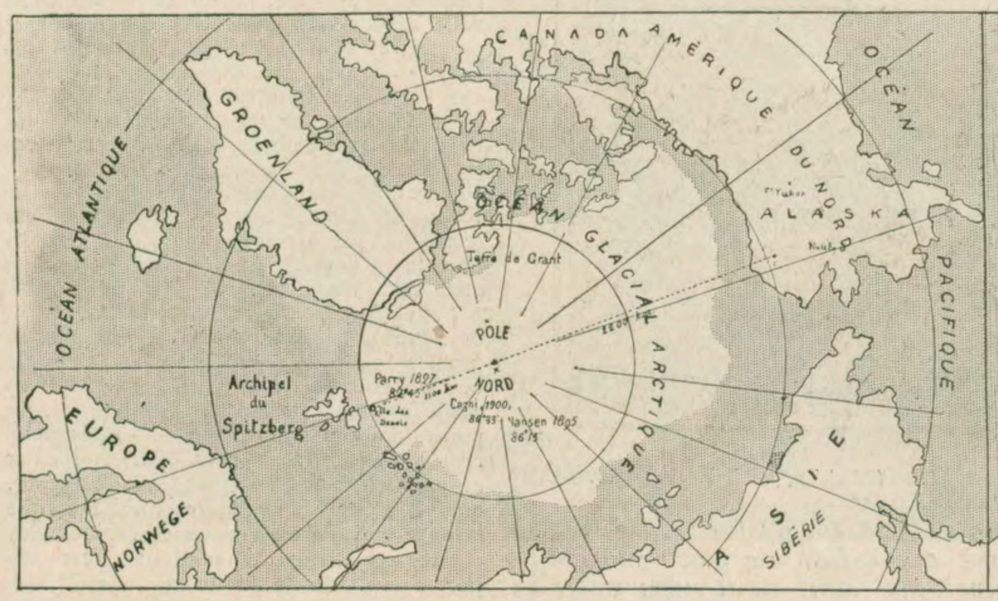
Je ne vous ai pas parlé du délestage continuel causé par la combustion de l'essence. Quand, à la moitié du parcours, on aura perdu 900 kilos de lest, jugez combien de coups de soupape il aura fallu donner !

Pour moi, je ferais le voyage en ballon sphérique, mais en dirigeable, non !

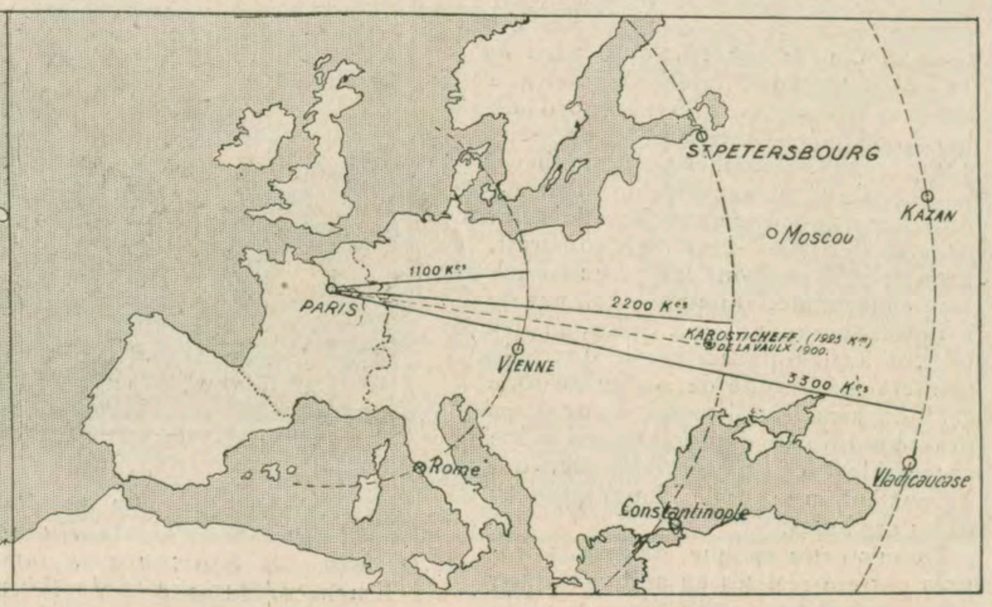
Et Santos ? Quant au principal intéressé, Santos Dumont, il considère la chose comme parfaitement faisable et, si M. Wellmann lui fournit le dirigeable et... les accessoires, le courageux aéronaute serait parfaitement homme à tenter l'aventure.

Mais il faut avouer que les pronostics ne sont guère encourageants.

MARCEL VIOLLETTE.



Carte des régions circumpolaires, montrant l'île des Danois (archipel du Spitzberg), où devrait se faire le gonflement du dirigeable et le trajet à suivre pour atterrir dans l'Alaska (1.100 kilom. du Spitzberg au Pôle, 2.200 du Pôle à l'Alaska).

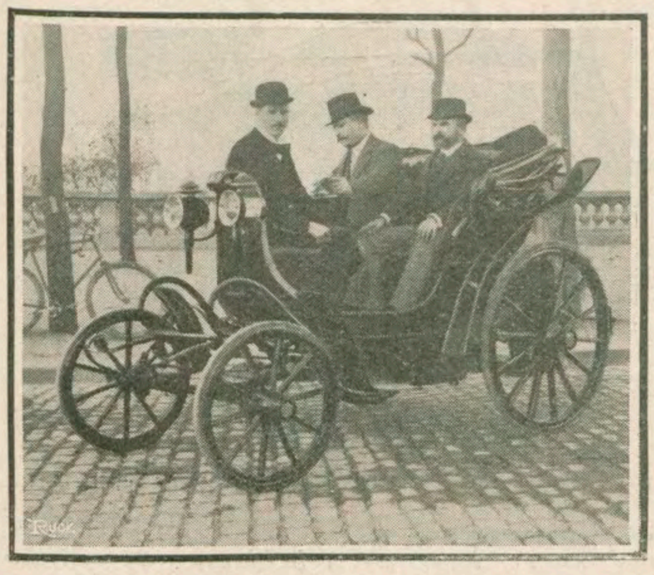


L'Europe, avec les distances correspondantes aux divers parcours de l'étape à couvrir en dirigeable. On remarquera la position de Korosticheff (1.925 kilom. de Paris), la plus longue distance couverte en ballon (De La Vaulx, 1900).

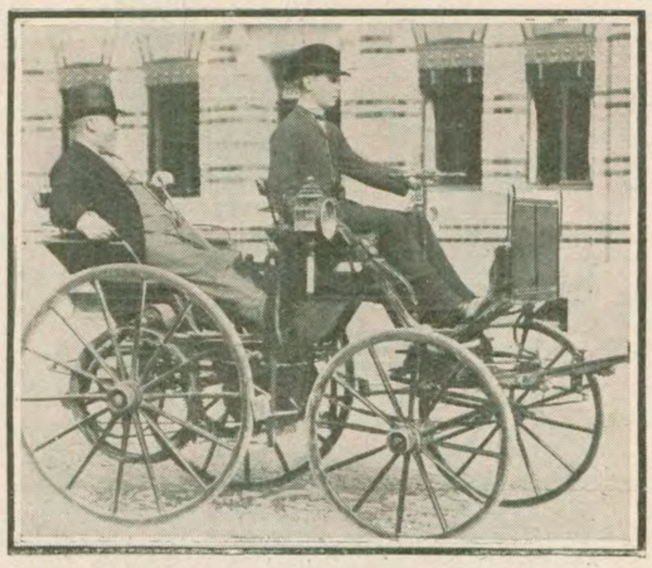
Les transformations de l'Automobile de tourisme en dix années

par le Comte MORTIMER-MÉGRET

L'embryon de 1895 ⁄ La voiture de 1905, résultante de progressifs perfectionnements ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄



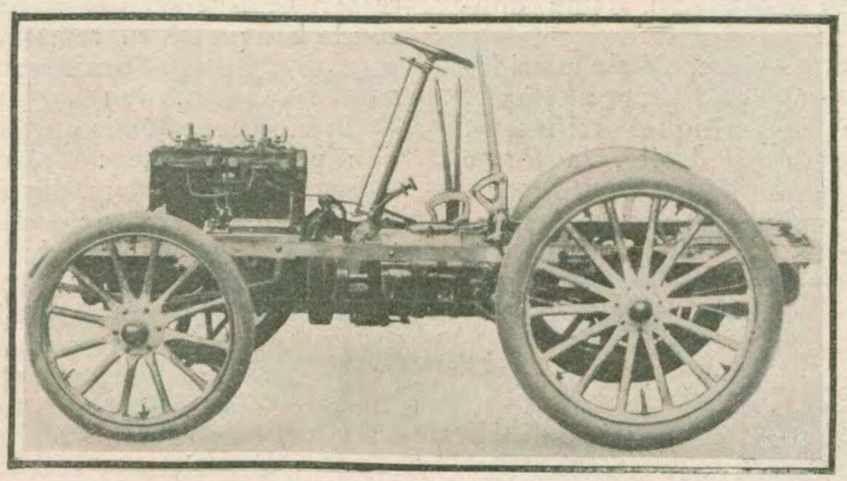
La première voiture construite par Daimler, en 1888.
Cette voiture, destinée à la traction animale, avait été munie d'un moteur de 1 ch. 1/2 et d'un appareil de direction rudimentaire.



Une voiture de forme compliquée, en 1895.
La tendance à employer les formes des voitures à chevaux a subsisté. On loge où l'on en trouve la place, les organes moteurs.

Vous advint-il jamais, possédant au cerveau la silhouette nette, précise et élégante d'une belle fille dans la fraîcheur de son vingtième été, bien en chair, bien en teint, robuste et charmeuse; vous advint-il jamais de tomber par hasard sur une photographie de ce qu'elle était. fillette, dix ans auparavant, à l'âge des traits informes, des bras trop longs, des jambes trop maigres, des membres disgraciles et dégingandés? En une surprise amusée, votre esprit passe, de la caricature garçonnesque coiffée en chien fou, de la tignasse filasse et raide, au visage frais et mutin que drape aujourd'hui la fine et chatoyante chevelure; côte à côte il dresse, en un contraste drôlatique, les hanches en « quille de jeu de boule » d'alors, la taille souple et onduleuse d'à présent.

Ce joyeux étonnement me fut procuré l'autre jour, par l'ouverture d'un de mes cartons, dans lequel, vétustes et poussiéreuses, s'oubliaient quelques photographies des premières voitures d'antan. Et l'idée me vint d'en faire partager la saveur aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, de l'agrémenter de quelques notes rapides sur les véhicules d'autrefois et d'aujourd'hui, sur l'évolution, merveilleuse quoique rationnelle, qu'en dix années réalisèrent nos châssis, d'airain informe alors, fins joyaux maintenant.



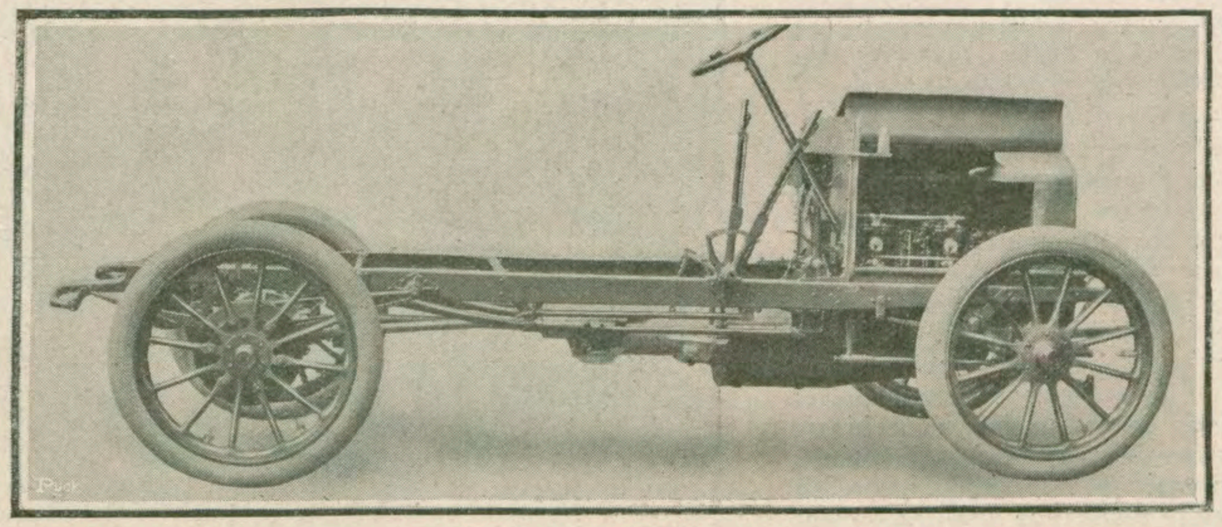
Les premiers châssis rationnels (1899).
La disposition générale des châssis tend à s'unifier; mais les organes de commande sont encore compliqués, les roues sont inégales, l'ensemble est ramassé.

L'évolution des formes. Aux détails de la carrosserie, je m'arrêterai peu; sur les différences de silhouettes et de confort je ne m'appesantirai pas. Parlantes elles sont, en effet, ces photographies, parlantes avec plus de précision et plus de netteté que ne saurait le faire la plume la plus observatrice. Les coussins étroits où les reins charnus s'écrasaient sur les reins anguleux, où les côtes des voyageurs maigres bleuissaient les flancs plantureux des voyageurs gras, les marchepieds étriqués à la difficile ascension, les insuffisants abris qui livraient les passagers aux morsures de la bise ou aux brûlants baisers du soleil, tout cela a disparu, laissant bien nette la place à de somptueux baquets profondément capitonnés, aux montoirs larges et douillettement caoutchoutés, aux glaces hermétiques, assureuses d'un raffiné confort.

Ce n'est pas sur ces détails, qui se révèlent d'eux-mêmes, que j'insisterai, mais sur les transformations normales, naturelles et logiques de la partie mécanique des voitures, laquelle s'est développée, étendue, « acclimatée », pour ainsi dire, aux exigences plus précises de la locomotion nouvelle, exigences de plus grandes vitesses, de plus grande robustesse et, à poids supérieur, de plus grande stabilité.

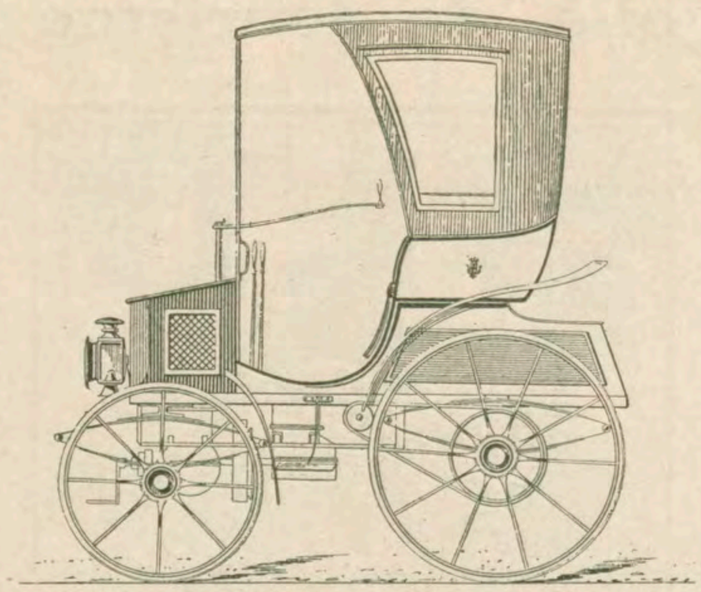
Prenons tout d'abord les photographies des deux voitures découvertes, voitures de grand tourisme, prenons le vétuste scarabée qualifié à cette époque par son constructeur de « petit phaéton à quatre places» ; prenons, aujourd'hui, le luxueux phaéton à large entrée latérale aux sièges profonds comme une pensée de La Rochefoucauld, aux lignes sobrement élégantes ; considérons la différence « d'empattement », la différence de distance séparant les deux essieux !

Le premier est court, étriqué, ramassé. Il s'agit là d'une voiture à chevaux, sous laquelle on a placé une mécanique sur laquelle on a posé une barre de direction, une « queue de poêle à frire », comme on l'appelait alors, devant laquelle on a pudiquement dissimulé, dans une petite horreur d'armoire, le moteur qui se cachait, honteux de ses aluminiums rutilants et de son entourage à l'insolite aspect. Les deux roues se touchent presque. Et pourquoi les aurait-on éloignées ? La vitesse n'est guère supérieure à celle d'une lente hippomobile, et la stabilité, à ces escargoteuses allures, se trouve largement assurée.

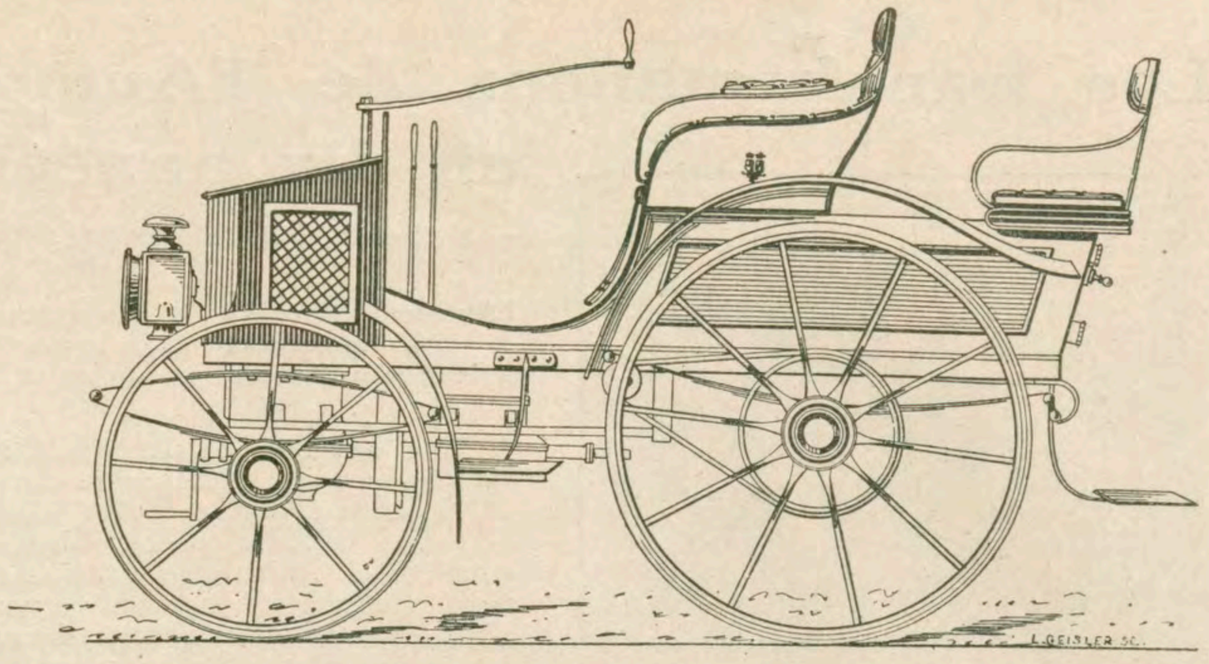


Un châssis moderne.
L'apparence de stabilité s'est accentuée, grâce à l'abaissement de toute la partie mécanique. Les roues se sont égalisées, ce qui facilite l'entretien des pneus; l'ensemble a un aspect à la fois plus élancé et plus robuste.

Dix ans plus tard, nous voyons l'empattement devenu énorme, les roues déjetées complètement à l'avant et à l'arrière de la voiture, telles les jambes d'un animal rapide musclé pour la vitesse, détendu en un magnifique élan. Les voyageurs d'arrière sont assis presque devant les roues, l'avant du capot s'arrête à l'essieu directeur; la hauteur s'est abaissée; en s'allongeant le véhicule est devenu rasant la terre; le centre de gravité, très bas, assure une parfaite stabilité, dérivatif de sé-



Une carrosserie fermée en 1895.
Le confortable fait défaut : deux places fort étroites ; direction à barre franche, dangereuse et incommode; le centre de gravité placé très haut.

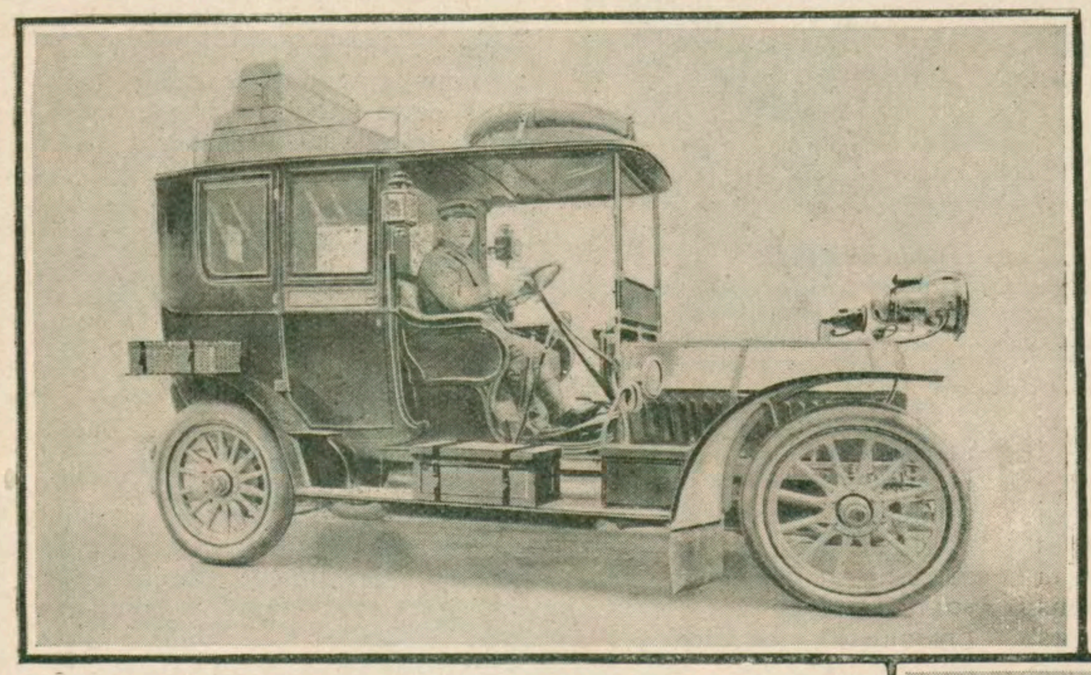


Un type de phaéton à la même époque.
Même disposition de la partie mécanique : à l'avant, le moteur à brûleurs ; dans une sorte d'armoire ; à l'arrière, un spider, aussi léger que possible, On craint la surcharge en poids, et la carrosserie, aussi succincte que possible, est, à cette époque, d'un prix fort modique.

curité, quoiqu'il augmente la propension au dérapage. L'allongement de l'empattement garantit une suspension d'une douceur insoupçonnée.

Le moteur qui se cachait, honteux de vivre, s'étale placidement au jour. Le capot, qu'exigent sa protection et l'esthétique, s'allonge démesurément, sans crainte des critiques railleuses, affectant presque universellement la forme droite, la forme «cercueil», en raison des nécessités de la ventilation du radiateur.

Les roues se sont égalisées pour simplifier et économiser les



Dix ans après : Une limousine de 1905.
La voiture de route actuelle est une sorte de wagon bien clos, chauffé au besoin, et éclairé intérieurement. On emporte à bord pneus de rechange, outils, bagages ; des phares puissants permettent les voyages de nuit.

rechanges. La dangereuse « queue de poêle à frire » qui causa la mort d'un des meilleurs contremaîtres de Panhard, Mayade, la queue de poêle que poussait involontairement un trop corpulent voyageur sis à côté du conducteur, a cédé la place à la direction à volant irréversible, à barre légèrement inclinée, bien en main et insensible aux cahots de la route. Il semble même qu'à cet égard le modernisme soit poussé trop loin et que dans les voitures actuelles une exagération d'inclinaison soit adoptée par snobisme et par imitation des véhicules de course. Ces directions très inclinées sont mal en main et fort dangereuses en cas d'accident, par l'inflexible résistance qu'elles offrent au conducteur qui les tamponne «en bout», en un sens où la rigidité est la plus grande, et dont les côtes « s'emboutissent » d'assez scabreuse façon.

Les vieux ressorts à pincettes ont disparu pour faire place aux longs ressorts à rouleaux, comportant des mains très allongées, que vient souvent doubler, précieux dans le cas des voitures par trop hautes, un cinquième ressort transversal à l'arrière, qui assure aux voyageurs de la seconde banquette un remarquable confort.

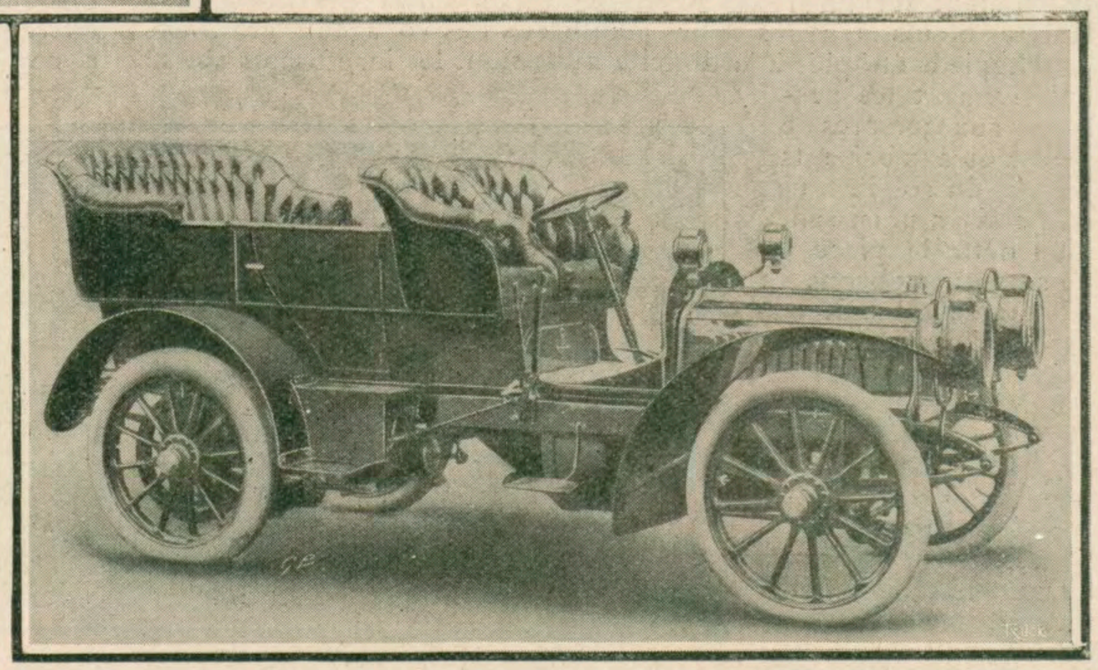
Progrès dans la forme des châssis. Considérons deux châssis, maintenant : le châssis de 1899, et le châssis de 1905.

Prenons ce châssis qui fut un des précurseurs de la construction plus moderne : dessus, dessous, nous voyons une forêt d'organes. Des carters, des secteurs, des leviers, des commandes s'entrecroisent et s'enchevêtrent en un fouillis, qui, aujourd'hui, nous paraît inextricable et qui pourtant, à l'époque, constituait un remarquable progrès. La direction, à peine inclinée, vient s'amorcer à côté des pédales, loin derrière le volant. Les leviers sont nombreux; les ressorts courts, les pignons de chaîne sont sous le siège du conducteur.

Le châssis 1905 nous offre à côté, un élégant contraste. A part le cadre du châssis et le moteur, on devinerait à peine dans ce corps, qui semble s'étirer paresseusement, de puissants muscles d'acier susceptibles d'emporter aux folles allures, d'entières familles de voyageurs. Dessus, dessous la place est nette. Une direction, deux leviers, quelques arbres de transmission constituent toute la musculature de cet être vigoureux.

Il n'est pas téméraire d'affirmer que l'automobile ne s'est pas seulement modelée aux exigences actuelles de besoins tout nouveaux, mais que sa silhouette s'est harmonieusement affinée et qu'en ce qui la concerne, l'art, une fois de plus, a marché la main dans les mains de la science et du progrès!

Comte Mortimer-Mégret.



Le double-phaéton moderne.
Certains touristes d'aujourd'hui n'ont pas renoncé au plaisir de courir les routes au grand air; mais, au lieu de sièges étroits sur la machine étique de 1895, ils ont à leur disposition, sur des voitures puissantes, des fauteuils confortables qu'une capote pourra, au besoin, protéger contre la pluie.

GRECO ET KIRCHHOFFER

par J. JOSEPH-RENAUD

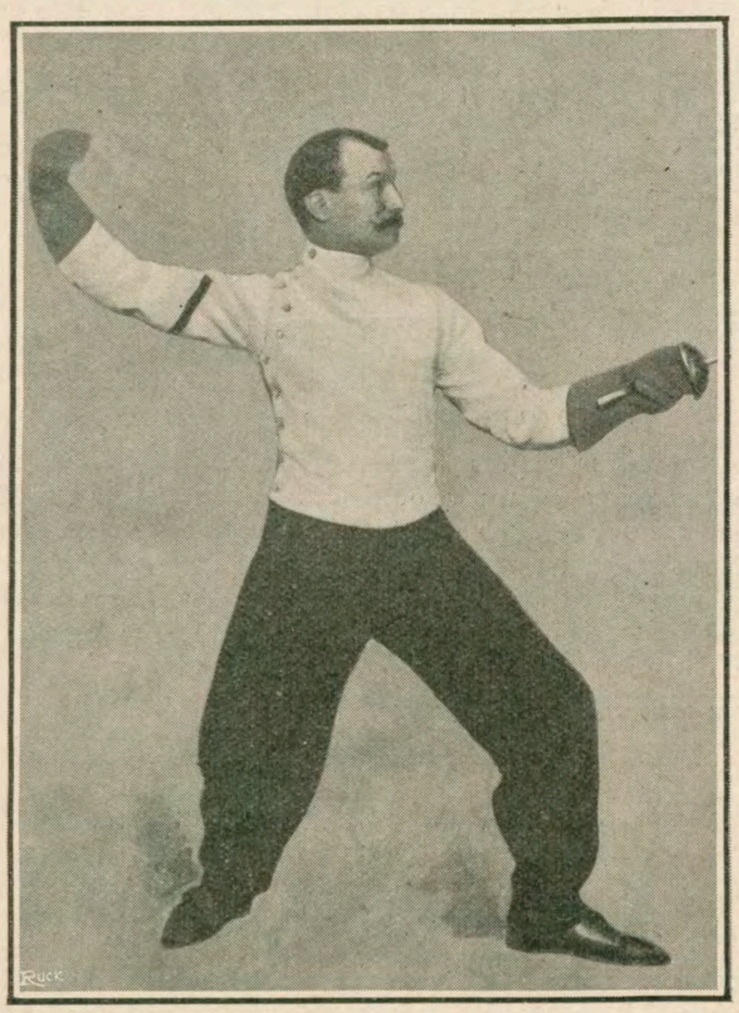
La genèse de l'affaire ⸗ Quelle serait l'issue d'un duel entre les deux maîtres ?

Nos lecteurs ont suivi dans la presse quotidienne l'affaire Greco-Kirchhoffer ; rappelons-la leur en quelques lignes : à Buenos-Ayres ces deux professeurs illustres tirèrent ensemble ; Greco, battu, eut aussitôt recours à de vilains procédés qui lui sont familiers quand il a mal réussi un assaut : il injuria son heureux adversaire en une lettre qui parvint à celui-ci sur le pont du paquebot, à l'instant même de son départ. Le maître français ne pouvait matériellement donner une suite immédiate à l'affaire. Mais il prévint Greco qu'il entendait obtenir satisfaction de lui quand il viendrait en Europe... Récemment, le maître italien débarquait à Barcelone ; il reçut aussitôt une demande régulière de constitution de témoins de la part de MM. Breittmayer et d'Hurcourt, représentants de Kirchhoffer. Il laissa cette lettre dix-sept jours sans réponse, puis pria ces messieurs de se rendre avec leur client à Barcelone où le duel est strictement prohibé, où la police eût empêché toute rencontre... Il finit par se conduire aussi grossièrement avec eux qu'avec Kirchhoffer ; si bien que quand il viendra à Paris — s'il y vient jamais — il aura trois affaires au lieu d'une...

Agesilao Greco,
Le célèbre professeur italien dont les démêlés avec Kirchhoffer, à la suite d'une discussion survenue en Argentine, occupent en ce moment l'opinion publique.

Le passé de Greco. Agesilao Greco est Sicilien ; il fut élève, puis professeur à la « Schola Magistrale di Scherma » de Rome. En 1888 il tira à Paris pour la première fois ; il revint en 1892 et, à un assaut du « contre de quarte », à Continental, Ad. Rouleau fit avec lui peut-être le seul mauvais assaut de sa brillante carrière ; notre compatriote fut complètement battu ; Camille Prévost, aussi, sans être aussi inférieur, ne tira pas comme il eût dû et pu. Immense succès pour Greco ; on le fête, on l'encense, on le place au-dessus de Pini, dont les bonds, les cris, les costumes noirs ne plaisaient pas à tous — Greco, lui, tirait en blanc et en silence. — Bien ! De retour en Italie, il se fait interviewer et parle des tireurs parisiens en termes plus qu'incorrects, et le baron Louis de Caters lui appliqua dans la *Revue des Sports* une sèche fouaillée sous ce titre : « Le Meilleur Chocolat ».

Il s'excusa quelque temps après et revint à Paris en 1896, pour le premier grand tournoi international. Il battit Berrétrot, mais se fit enlever par Rüe et surtout par Desmedt, qui avait alors 17 ans — et cela devant un jury international aussi et indiscutable. — Malgré cette défaite, la presse fut des plus indulgente, pour Greco, au point même de trop attribuer au hasard une victoire que Desmedt renouvelait quelques mois ensuite à Milan ; mais le Sicilien, de retour en Italie, ne manqua pas d'écrire un article insultant pour nous, si bien que les tireurs italiens lui imposèrent silence et le démentirent sans façon ; il fut même, en raison de cette attitude, l'objet d'une mesure disciplinaire fort sérieuse à la « Schola Magistrale » qu'il dut quitter... Alors il lança un défi de « dix mille francs » à tous les tireur français ; un amateur, M. Louis Chevillard, releva le défi et déposa la somme dans une banque ; Greco, lui, ne put déposer un centime. Pour se tirer d'affaire, il en chercha une à M. Chevillard ; celui-ci voulut se battre, mais, comme aujourd'hui, Greco s'esquiva... En 1902 il présenta ses regrets à l'amateur français, afin de pouvoir venir tirer à Paris — chose qui ne lui arrivera pas de si tôt, quoiqu'il s'excuse facilement quand c'est son intérêt.



Kirchhoffer,
Le fameux maître gaucher, dont les témoins, MM. Breittmayer et d'Hurcourt, s'efforcent en vain d'atteindre l'insaisissable Greco.

Nous n'avons pas assisté à son assaut avec Kirchhoffer à Buenos-Ayres, mais Greco signa le procès-verbal de sa défaite en employant les procédés qui lui sont familiers après chaque mauvais assaut...

La carrière de Kirchhoffer. Kirchhoffer gagna le tournoi en 1896, fut second en 1900 et premier en 1905. Il remporta partout des succès sur lesquels il est inutile de revenir. Il se battit en duel, déjà avec un maître italien Vega qu'il blessa ; il fut moins heureux avec M. Bruneau de Laborie, qui l'atteignit à la gorge, à la dixième reprise. Depuis peu, il semble réconcilié avec l'escrime à l'épée dont il s'était montré l'adversaire violent ; toutefois sa conversion n'est pas encore bien complète.

Petit, court, il supplée à son infériorité physique de façon magistrale. Sa parade riposte est foudroyante... Et il sait attaquer en marchant sans presque risquer l'arrêt.

Son adversaire est un escrimeur de tout premier ordre, et je ne sais peut-être pas de tireur plus complet en aucun pays. Mais il manque de tête et son sang-froid l'abandonne vite. Il s'est battu en duel avec ses collègues Pini et Musdacci, qu'il blessa à la main et au bras. Musdacci est un tireur de troisième ordre et Pini ne fut jamais heureux sur le terrain.

Qui aurait l'avantage s'il se rencontraient ?... Voilà qui est difficile à pronostiquer ! Car ni l'un ni l'autre n'a pris part à ces tournois en un coup d'épée qui seuls permettent de juger un escrimeur au point de vue du terrain... Greco fut initié aux principes de l'escrime à l'épée — essentiellement française — en une réunion donnée en son honneur à Paris en 1902 par la Société d'Escrime à l'Epée ; son adversaire s'est, lui, tenu toujours à l'écart de la méthode nouvelle — pourtant il y a réfléchi, il en voit faire continuellement, et parfois il en fait. Il ne commettrait pas de ces fautes de tactique qui mettent parfois les fleurettistes en infériorité devant des épéistes de quelques leçons.

Cette affaire nuira beaucoup à d'autres maîtres italiens, qui, tels Colombetti, Conte, Galante, par exemple, sont non seulement des tireurs hors pair, mais de parfaits gentlemen ; chaque incorrection de Greco empêche tout assaut franco-italien à Paris pendant au moins la saison.

J. Joseph-Renaud.

LES ÉTAPES DE LA VITESSE

par C. FAROUX

De C. S. Rolls à Hémery. Où s'arrêtera-t-on ? Le calcul répond : à 320 kil. à l'heure !

Le récent record d'Hémery — 1 kilomètre parcouru en 20 s. 3/5, sur la route de Salon à Arles — ramène l'attention de tous les sportsmen sur la progression constante de la vitesse. A chacune des nouvelles performances réalisées, la même question trouve l'occasion de se produire : « Où s'arrêtera-t-on ? »

A l'intention des lecteurs de la *Vie au Grand Air*, nous avons entrepris de donner une réponse à cette question. Il nous a paru intéressant, toutefois, de retracer rapidement, sous forme de tableau complété d'un diagramme, les étapes successives du record du kilomètre depuis le premier 100 à l'heure. Nous avons fait exception pour Jenatzy, qui, sur la *Jamais-Contente* en premier lieu, sur sa voiture mixte 100 chevaux ensuite, avait fait, à Achères et à Saint-Arnoult, le temps de 34 s. 2/5 pour le kilomètre lancé. Même réflexion en ce qui concerne Serpollet : quand le record pour voitures à essence était de 35" s. 2/5, l'apôtre de la vapeur l'abaissait de près de 6 secondes, en faisant 29 s. 4/5, le 13 avril 1902, sur la promenade des Anglais, à Nice.

Nom du conducteur et voiture	Endroit et date	Temps du kilomètre	Vitesse à l'heure
			kilom.
C. S. Rolls (Mors, Paris-Berlin)	Achères (9 avril 1902)	35 2/5	101 694
W.-K. Vanderbilt (Mercédès)	Ablis (3 mai 1902)	32 2/5	111 111
P. de Caters (Mors, Paris-Vienne)	Ostende (27 juillet 1902)	29 4/5	120 806
W-K. Vanderbilt (Mors Paris-Vienne)	Ablis (5 août 1902)	29 2/5	122 478
Fournier (Mors, Paris-Vienne)	Dourdan (6 novembre 1902)	29 1/5	123 297
Augières (Mors, Paris-Vienne)	Dourdan (11 novembre 1902)	29	124 137
Rigolly (Gobron-Brillié)	Ostende (17 juillet 1903)	26 4/5	134 328
Duray (Gobron-Brillié)	Dourdan (5 novembre 1903)	26 2/5	136 363
W.-K Vanderbilt (Mercédès)	Floride (26 janvier 1904)	24 1/5	148 555
Rigolly (Gobron-Brillié)	Nice (31 mars 1904)	23 3/5	152 542
P. de Caters (Mercédès)	Ostende (juin 1904)	23 2/5	153 846
Rigolly (Gobron-Brillié)	Ostende (juillet 1904)	21 3/5	166 666
Baras (Darracq)	Ostende (13 novembre 1904)	21 2/5	168 022
Macdonald (Napier)	Floride (janvier 1905)	21 3/10	169 »
Hémery (Darracq)	Salon (23 décembre 1905)	20 3/5	174 757

Nous donnons également une représentation graphique de ces résultats. On ne s'étonnera pas de voir que les abscisses ne sont nullement proportionnelles aux temps : c'est qu'en effet, il n'y a guère que trois époques dans l'année où les grandes marques aient le loisir de s'adonner à la chasse aux records : janvier en Floride, avril à Nice, puis l'arrière-saison ; dans ces conditions, nous avons préféré considérer les résultats comme obtenus à des intervalles de temps égaux.

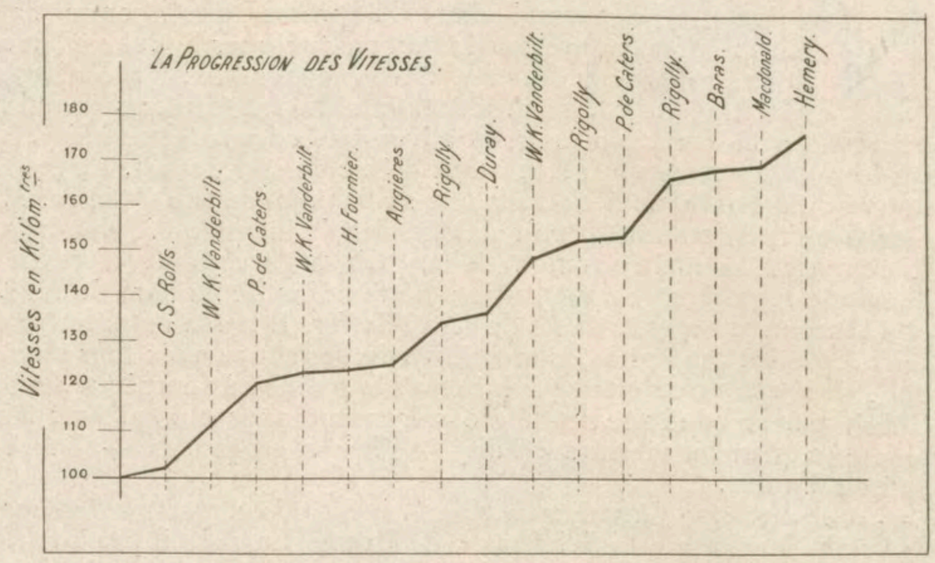
Mais où s'arrêtera-t-on ? Pour fournir une réponse satisfaisante à cette question, il nous faut avoir recours à un article magistral que publia naguère le compétent M. Arnoux, dans la *Vie Automobile*. Nous ne nous ferons pas faute de lui faire des emprunts.

Pour faire progresser un mobile quelconque, il faut exercer sur lui un certain effort et disposer d'un point d'appui. Dans le cas d'une voiture automobile, le point d'appui est le sol de la route et l'effort est celui que développe le système moteur à la périphérie des roues. La grandeur de cet effort est limitée par la résistance du point d'appui qui est, ici, égale à celle de l'adhérence des roues motrices.

Or, l'adhérence est fonction de deux quantités dont le produit lui sert de mesure, le coefficient F de frottement, et la force P (poids), avec laquelle les deux surfaces sont pressées normalement l'une contre l'autre. Dans nos voitures de courses actuelles, qui doivent peser au maximum 1.007 kilos à vide, le poids en ordre de marche peut être évalué à 1.300 kilos, avec 600 kilos sur les roues motrices. Or, le coefficient F, sur route normale, a comme valeur approchée 0,66 environ : il en résulte pour l'adhérence des roues motrices sur un sol horizontal une valeur moyenne de :

$$600 \times 0{,}66 = 400 \text{ k.}$$

Tant que l'effort développé à leur périphérie par le moteur ne sera pas inférieur à cette valeur de 400 kilos, les roues rouleront sans patiner. Mais au dessus, il y aura patinage ou glissement, et l'excès de puissance motrice sera, immédiatement et en



De 100 à l'heure à 175.

Ce diagramme indique la progression des moyennes atteintes dans les records de vitesse, sur voitures de 1.000 kilos maximum. Il est probable que la limite actuelle (Hémery, 175 kilomètres à l'heure) sera encore reculée.

pure perte, transformé en chaleur, exactement comme dans un frein de Prony.

Or, la résistance s'opposant à la progression d'un véhicule se compose de la résistance au roulement, sensiblement indépendante de la vitesse, et de la résistance de l'air, qui croît, au contraire, comme le carré de la vitesse.

Quoi qu'il en soit, on peut toujours représenter la résistance s'opposant au déplacement d'un véhicule par la relation

$$R = r + k\,V^2,$$

r désignant la valeur de la résistance au roulement, laquelle peut être prise égale à 12 kilos par tonne, soit 15 kil. 6 environ pour la voiture en ordre de marche. Quant au coefficient k, diverses expériences ont prouvé sa valeur voisine de 0,077, en sorte que nous aurons :

$$R = 15{,}6 + 0{,}077\,V^2$$

Or, nous avons vu plus haut que l'adhérence des roues motrices sur un sol horizontal était de 400 kilos environ : c'est la limite à laquelle peut atteindre la résistance R.

Nous en déduisons pour V la valeur :

$$V = \sqrt{\frac{400 - 15{,}6}{0{,}077}} = 70 \text{ m : à la seconde environ,}$$

c'est-à-dire que la vitesse maximum réalisable à l'heure serait de :

$$70 \times 3600 = 252 \text{ kilomètres à l'heure.}$$

Dans les conditions les plus favorables, route unie et parfaitement entretenue, on pourrait prendre 0,06 pour valeur de k, et l'extrême vitesse limite alors réalisable serait de 320 kilomètres à l'heure environ. Nous en sommes encore loin.

Il est évidemment intéressant de calculer à quelle puissance motrice on serait conduit pour réaliser cette vitesse de 320 kilomètres à l'heure, ou 88 mètres environ à la seconde.

Il faudrait aux jantes une puissance de :

$$400 \times 88 = 35.200 \text{ kilogrammètres,}$$

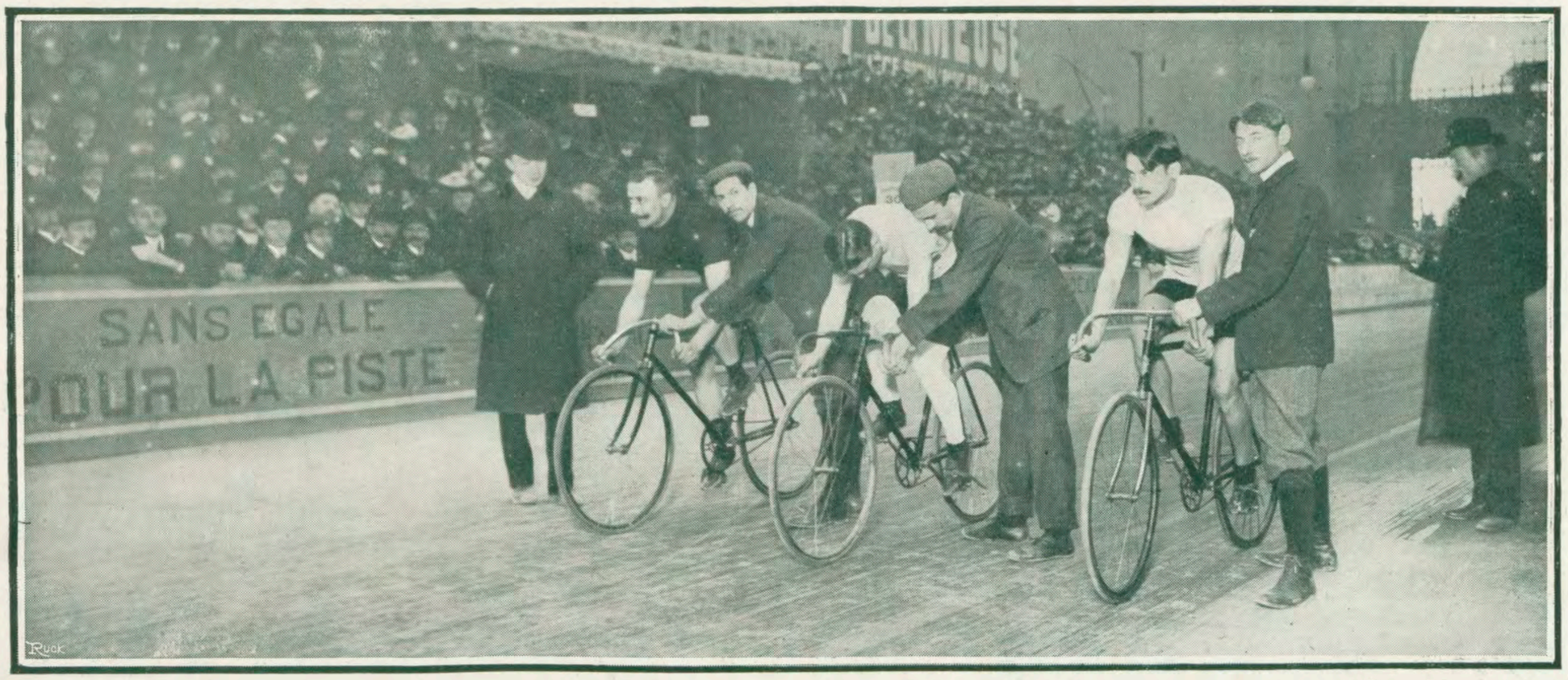
et, en admettant un rendement de 70 o/o (voiture à prise directe), cela correspondrait à un moteur de :

$$\frac{35.200}{0{,}7 \times 75} = 670 \text{ chevaux environ,}$$

c'est-à-dire que sur une voiture de 1.007 kilos au maximum, il faudrait arriver à un poids spécifique de 1 kilo au cheval. Nous n'y sommes pas encore : mais on aurait tort de croire la tâche impossible pour l'industrie française.

C. Faroux.

AU VÉLODROME D'HIVER



Le match des trois champions ø Au départ.

Couru dimanche dernier, au Vélodrome d'Hiver, ce match, qui réunissait Poulain, champion du monde, Van den Born, champion d'hiver, Friol, ancien champion de France, s'est terminé par la brillante victoire de Poulain, qui a remporté les trois manches.

Jockey contre cycliste.

Le célèbre jockey O'Connor, qui occupe en ce moment au vélodrome les loisirs que lui laisse la piste, s'est mesuré dimanche en match avec Gombault, qui l'a battu par deux tours.

Poulain aurait-il retrouvé sa forme? Faut-il attribuer sa victoire de dimanche à la blessure d'un caractère un peu spécial que Van den Born s'était faite à l'entraînement ? Toujours est-il qu'il a donné une fort belle impression. Sa triple victoire a été chaleureusement applaudie, d'autant que — une fois n'est pas coutume, — Poulain est parti en tête dans les deux premières manches, sans être remonté. Dans la troisième manche, Friol est parti le premier, mais Poulain, gardant sa roue, lui a servi dans la ligne droite une pointe finale à laquelle son rival n'a pu résister.

Le match O'Connor-Gombault s'est terminé par la victoire du petit stayer, qui est parvenu à prendre deux tours sur 10 kilomètres au célèbre jockey.

M, V.

Alec Carter W. Pratt
Charlie Archer Stern

La tribune des jockeys.

Nombre de camarades de O'Connor étaient venus assister à son match. Parmi eux : W. Pratt, Stern, Alec Carter, C. Archer, etc.

La Vie au Grand Air

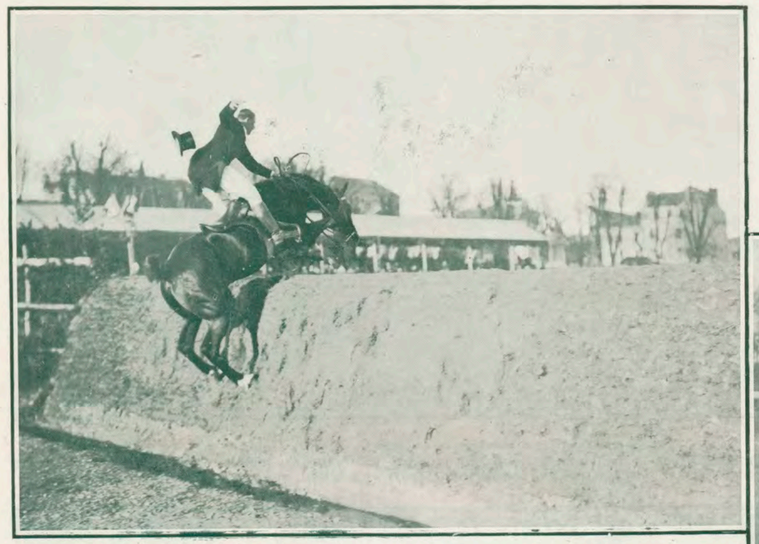
LE SAUT DES OBSTACLES DANS LES CONCOURS HIPPIQUES

Comment on doit préparer un cheval de sauts d'obstacles ⁂ Comment on doit sauter un obstacle ⁂ L'opinion du capitaine de Saint-Phalle, du marquis de Mauléon, de M. Henri Liévin, du capitaine Gaubert et du comte de Comminges

⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂

QUINZE jours à peine nous séparent du premier des concours de la Société française hippique. Si les présentations de chevaux de selle et de service, si les prix de classes sont, pour les amateurs sérieux, d'un très grand intérêt, l'attrait, pour le public fidèle et mondain de nos concours ce sont les sauts d'obstacles.

Aussi, il nous a paru intéressant de donner, au moment où les spécialistes des pistes d'hippique vont se ranger à la voix du sympathique M. Boitelle pour franchir les haies, murs en bois, rivières, barres et barrières, les opinions autorisées de nos meilleurs écuyers anciens et modernes sur le saut des obstacles.



***Dechem-Ha*, monté par M. Herren.**

Le cheval — bien que l'obstacle soit très dur et plus spécial aux concours hippiques de Pau — a bien pris sa battue. Le cavalier, un peu surpris, subit un fort déplacement.

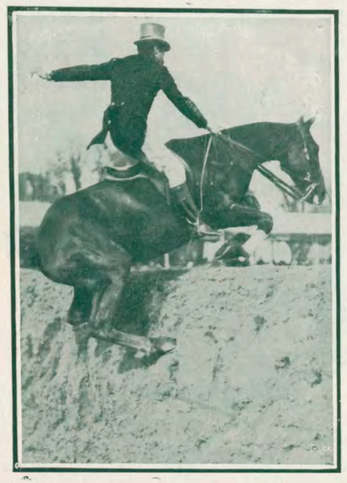
L'opinion ⁂ ⁂ d'un instructeur Voici l'opinion de M. de Saint-Phalle, instructeur d'équitation à l'Ecole de cavalerie de Saumur, lauréat du championnat du cheval d'armes.

« Le saut est une opération assez complexe : le cavalier a besoin de travail pour l'exécuter avec correction, et le cheval n'arrive à donner, avec franchise et adresse, l'effort dont il est susceptible que si on l'y amène par une progession bien comprise.

« Les méthodes de dressage au saut sont nombreuses. Quelles qu'elles soient, je crois qu'il faut toujours commencer par dresser complètement le cheval et ne le monter que quand il est confirmé et sûr de lui. Les aides, en effet ne sont d'aucune utilité dans le saut lui-même, elles ne peuvent lui être qu'une gêne. Monter le cheval dès le début, c'est donc lui demander inutilement un effort plus considérable et risquer de l'écœurer en exigeant tout du premier coup. De plus, la moindre faute de main peut avoir, à ce moment, les effets les plus regrettables; mieux vaut ne pas s'exposer à en faire l'expérience.

« Lorsque le cheval non monté — c'est-à-dire à la longe, en liberté au manège, ou dans un couloir semé d'obstacles — est devenu adroit, franc et correct, même sur les gros obstacles, on lui donne les mêmes leçons en le montant. Si le cavalier ne le gêne pas, ce qui est un grand point, et s'il l'encadre bien, le cheval fera au bout de peu de temps preuve des mêmes qualités que lorsqu'il était en liberté.

« Quand il sera aussi confirmé, monté qu'en liberté, sur les obstacles qu'il connaît, il n'y aura plus qu'à le familiariser avec le saut des obstacles... Il n'y a donc qu'à employer de la patience et des caresses. Quand on lui aura laissé regarder à son aise un certain nombre d'obstacles avant de les franchir, son appréhension disparaîtra et il abordera tous ceux qu'il rencontrera avec franchise. »



***Vagabond*, monté par M. Henri Leclerc.**

M. Henri Leclerc a une « pince » solide, et on voit que son cheval a été dressé sur un obstacle semblable.

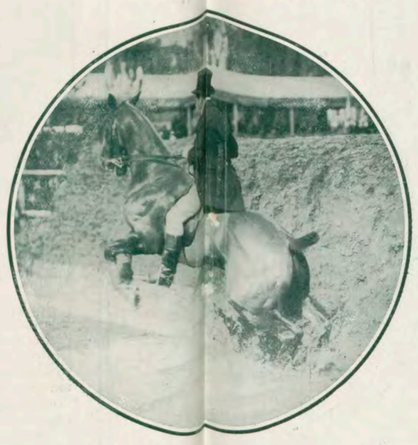
Ce que dit un lauréat Le marquis de Mauléon, éleveur apprécié et l'un des dévoués collaborateurs de la Société hippique française, écrivait récemment: « J'ai monté, dans ma vie, beaucoup de chevaux de chasse. Seuls les lauréats de concours sautent avec une très grande adresse et une sûreté incomparable ; ils possèdent en outre un haut degré de souplesse et de docilité ; ils donnent le sentiment de l'absolue sécurité et procurent infiniment plus d'agrément que les autres. » Il nous a donc paru intéressant pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* de solliciter l'opinion de M. Liévin, un des lauréats du championnat du cheval de chasse.

« Il y a vingt façons d'aborder un obstacle : Tel cavalier tient son cheval enfermé dans les mains et dans les jambes, et lui rend en allongeant les bras pendant le saut; tel autre lui confie entièrement le soin de le transporter au delà, et rend tout à quelques mètres en deçà : quelques-uns ont la disgracieuse habitude de ne tenir les rênes que dans une main afin de pouvoir allonger un bras tandis qu'ils rejettent l'autre en arrière pour ne pas saluer, ou l'élèvent au-dessus de la tête, afin d'aider au rejet du corps en arrière.

« La vérité me paraît être de conserver un contact suffisant avec la bouche pour maintenir fermement la direction ou de laisser glisser les rênes, autant que le réclame le cheval pour sauter; mais ici, comme toujours en équitation, il faut se garder d'être exclusif et tâcher d'approprier la méthode à l'élève. Il est clair qu'on n'aborde pas de la même façon avec un cheval un peu chaud et partant au vent qu'avec un animal lourd et ne s'employant pas volontiers, mais, dans tous les cas, la nécessité est inéluctable de donner pendant le saut toute liberté à l'encolure : ne faut-il pas qu'elle puisse s'abaisser pour faciliter la voussure du rein, s'allonger pour lui permettre de se détendre pendant le planer, et se relever pour dégager les épaules de l'excès de poids qu'elles reçoivent lorsque les antérieurs touchent le sol?

***Alphonsine*, ex-Gaudine, montée par M. d'Englesqueville (1er refus).**

La gagnante de notre raid Bordeaux-Paris est une « mauvaise tête », elle « charogne » et semble préférer aux parcours d'hippique les parcours sur route.



***Alphonsine*, ex-Gaudine, montée par M. d'Englesqueville (2e refus).**

Malgré la « poigne » et la « pince » de son cavalier, Alphonsine a réussi à se dérober; le talus ne lui dit rien.

***Miss Fine*, montée par M. de Rovisa.**

Miss Fine est autant d'« hippique » que de « chasse ». Les obstacles les plus durs lui sont habituels, et c'est avec aisance qu'elle franchit le talus. Le cavalier n'est pas déplacé.

Les conseils ⁂ des techniciens Le capitaine Gaubert, du 4e chasseurs, lauréat d'hippiques, lauréat d'hippodromes, donne aux concurrents des « sauts d'obstacles » ce très judicieux conseil :

« N'employez pas de barre ou d'instrument rigide destiné à lui causer une douleur qui, si elle a un résultat efficace quelquefois, peut engendrer le dégoût et la résistance : un simple attouchement, avec une corde, avec un balai d'ajoncs si vous voulez, à la rigueur, suffit. Ceux qui s'occupent fréquemment de concours peuvent — je vous livre ce secret sans réclamer de brevet — faire construire un mécanisme composé d'une glissière, sorte de cadre manœuvrant une rainure portant à la partie supérieure une corde tendue, un balai d'ajonc, un fil dans lequel il pourrait être possible de faire passer un courant électrique que l'on placera derrière une haie, un mur ou la barre et que l'on fera élever au moment du saut, afin de produire un attouchement qui, à la fois suivante, déterminera un relèvement plus accentué des membres. »

Et pour terminer, je vais donner sur les sauts d'obstacles dans les concours hippiques l'opinion très autorisée du comte de Comminges.

« Dans la classe des chevaux montés sur les obstacles, les services rendus par les concours hippiques sont très importants, au point de vue équitation et emploi du cheval.

« Le seul reproche que l'on puisse faire aux concours hippiques (sauts d'obstacles), est que quelques cavaliers très ordinaires s'y forgent une réputation imméritée. »

PAUL MÉGNIN.

***Mireille*, montée par le lieutenant Barbier.**

Mireille, bonne sauteuse, connaît l'obstacle, et elle ne saute pas plus haut qu'il ne faut, cinq centimètres de plus, c'était la chute!

LES COUPS DU GOLF

Le Golf est un jeu royal — Il a son histoire, son code, ses héros, ses martyrs — Il a conquis le monde — « Golfer un jour, golfer toujours! »

Il n'est peut-être pas de sport au monde qui efface en lustre et en ancienneté le noble jeu de Golf. Né en Ecosse, à une date infiniment lointaine, il fut le passe-temps favori des rois et des reines. Dès 1457, un Acte du Parlement en restreignait l'usage. Les comptes de la couronne de 1503 portent la somme de deux guinées destinée à solder les frais du match entre Jacques IV et le comte de Bothwell. Marie-Stuart coula des jours heureux sur les links de Saint-Andrews, et Jacques II d'Angleterre, avant de perdre son trône, gagna une partie célèbre contre deux gentilshommes anglais, ayant pour partenaire un cordonnier d'Edimbourg.

Les Ecossais conquirent peu à peu le Royaume-Uni à ce sport élégant, dont ils restent les maîtres, après en avoir été les parrains. Consacré par la mode, codifié par des règles sévères, légèrement dépouillé de son appareil solennel par le génie pratique des Anglo-Saxons, il est en honneur dans tous les lieux où flotte le pavillon britannique. dans tous les pays soumis à son influence. Pau s'honore de posséder le plus ancien Golf Club du continent. Biarritz, Saint-Jean-de Luz, Dinard, Arcachon, Hyères, Nice, Cannes, Paramé, Argelès, Paris, ont suivi l'exemple.

Le départ du « swing ».
Le « swing » est le plus impressionnant et le plus esthétique mouvement du golf. Il exige plus de délicatesse que de force, et demande une rare sûreté.

Qu'est-ce que le golf! A première vue, le golf, jeu essentiellement individuel, séduit peu le profane, plus porté à goûter les jeux collectifs, comme le football, le cricket, riches en incidents risibles. Et, à considérer ces petits groupes de messieurs silencieux et graves qui se déplacent et s'arrêtent constamment sur les vastes plaines semées de fondrières et de taillis, il serait tenté de prendre ce sport pour un simple prétexte à promenade. Qu'il s'approche — discrètement! — qu'il regarde la façon personnelle, originale, dont chacun se tire des innombrables difficultés, qu'il admire le style, la manière, des virtuoses, et s'il n'est pas conquis lui-même, du moins, il comprendra la part de vérité contenue dans cet adage classique: « Golfer un jour, golfer toujours ! »

Un distingué spécialiste, M. F. W. Mariassy, a donné la définition suivante: « Un certain nombre de trous, séparés par des obstacles, sont creusés à des distances irrégulières. A gagné la partie, le joueur qui, armé d'un manche muni d'une tête en bois ou en fer et tenu des deux mains, fait traverser à une balle en gutta-percha la série complète des trous en donnant le plus petit nombre de coups. »

Les terrains s'appellent « links » ou « greens ». Ils couvrent d'immenses étendues et doivent être établis judicieusement, de préférence sur un terrain sablonneux et accidenté, afin de varier et de multiplier les péripéties. Un « keeper » est préposé à sa garde et à son entretien ; il donne des leçons aux débutants, répare les pièces endommagées et intervient comme arbitre en cas de contestations.

Les obstacles, ou « hazards » constituent la parure des links. Ils revêtent les formes les plus inattendues: fossés, monticules, taillis, fondrières, buissons, ruisseaux. Les plus redoutables de ces « buakers » portent des noms significatifs : l'Enfer, les Alpes, les Himalayas, Pandemonium, la Pucelle, le Cratère, le Lit de plumes, le Nez du proviseur.

Les trous, buts de toutes les compétitions, ont un diamètre de dix centimètres et sont constitués par un auget circulaire enfoncé au ras du sol. Un drapeau métallique sert à les indiquer de loin à

En position pour le « drive » (coup long).
Arrivé en haut de sa course, le « club » marque un léger temps d'arrêt avant de s'abattre vigoureusement sur la balle.

La fin du « drive ».
Le « club » vient d'asséner un coup bien net sur la balle, qui part, franchissant les obstacles.

Le coup d'approche long (long approach).
Le « long approach » est destiné à rapprocher le golfer éloigné du « putting green » (emplacement où se trouve le trou dans lequel il doit faire pénétrer la petite balle de gutta-percha).

Le coup d'approche court (short-approach).
A mesure qu'il approche, le golfer joue des coups de « short approach » de plus en plus secs, au moyen de clubs à manche court et rigide. Ici, la sûreté de main est plus importante que la vigueur.

l'attention du joueur. Leur nombre est de 9 ou de 18. Le « tee » est un endroit plat où le golfer dépose, pour repartir, sa balle extraite du trou voisin. Autour de chacun s'étend le « putting green », espace réservé aux coups de putter, strictement aplani et tordu, et qui contraste, par son aménagement soigné, avec le reste du terrain, volontairement laissé à l'abandon.

Quels sont les instruments du golf. La balle et le « club » sont les outils indispensables, la balle, grosse comme un œuf de poule, est en gutta-percha, très dure, striée. Elle a remplacé, depuis 1848, la balle en cuir bourrée de plumes, faite à la main, trop fragile, et qui valait quatre ou cinq francs. Elle coûte 1 fr. 25, pèse 45 grammes. Avant d'être utilisée, elle doit être conservée pendant plusieurs mois dans un endroit frais et obscur.

L'infinie variété des distances, partant des coups destinés à les franchir, a fait du « club » un véritable outil de précision que le joueur sérieux n'hésite pas à commander sur mesure, d'après sa taille, son poids, son embonpoint, son âge. Il existe sept ou huit modèles différents, nécessaires au cours de la partie. Ils doivent figurer tous dans l'étui porté en bandoulière par le fidèle « caddie » qui accompagne pas à pas son maître, prêt à lui tendre immédiatement, sans un mot, le club nécessaire au coup préparé.

Le club est constitué de deux pièces : le manche, en bois d'hickory ou d'oranger, long de 0 m. 95 à 1 m. 12 ; la tête, en hêtre ou en fer, frontée de corne et lestée de plomb. Les types les plus usuels sont : le « driver », pourvu d'un ressort très sensible et d'une face droite, et qui s'emploie couramment pour les longues distances. Le « bulger » présente une face convexe ayant pour effet de rectifier un coup porté à faux. Le « chassey », muni d'une semelle en cuivre, sert à reprendre la balle quand elle est mal placée, dans une ornière, par exemple. Le « putter » est indiqué pour la manœuvre de haute précision qui consiste à faire pénétrer la balle dans le trou. Il se distingue par sa tête plate et lourde, par son manche court et raide. Quant aux clubs de fer, très nombreux, ils sont utilisés pour les coups d'approche. Le « cleck » et le « mashies » sont d'un emploi fréquent. Le « niblick » est la suprême ressource dans les cas désespérés, quand il s'agit de sortir d'un « enfer » quelconque. Il est la terreur du golfer...

Comment on joue au golf. Le « round » complet qu'il faut parcourir comporte dix-huit trous situés à des distances variables. Trois coups principaux résument toutes les finesses du jeu : le driving shot l'approach shot, et le putting. Le « driving shot » dont l'élégance impressionne tout le public, peut se décomposer en trois parties. D'abord, on se plante bien d'aplomb, on place la tête du club derrière la balle, qu'on effleure légèrement, on jette un coup d'œil rapide sur l'obstacle à franchir, on exécute ensuite le « waggle », c'est-à-dire une série de balancements rythmés destinés à assurer la correspondance exacte entre l'essor à donner et le potentiel de force nécessaire. Enfin, vient le « swing », le coup proprement dit : on élève le club par-dessus l'épaule, on l'abat nettement sur le projectile, qu'on n'a pas quitté des yeux, et qui part tout droit, suivant la direction voulue.

L'« approach shot » a pour effet de placer le joueur sur le « putting green », près du trou convoité où déjà, peut-être, vous nargue l'adversaire plus adroit ou plus favorisé. Enfin, le « putting » est le coup décisif qui nous donnera la victoire. Il ne s'agit plus, ici, de force, ni de brio, ni d'élégance. Il faut jouer lentement, posément, avec précision et méthode et montrer un imperturbable sang-froid, indifférent aux conseils et aux moqueries. Si l'on considère qu'il y a dix-huit trous dans un round, on comprendra les qualités de ruse et d'adresse exigées par ces dix-huit combats successifs, séparés d'ailleurs par des péripéties innombrables.

Car on n'arrive jamais en trois coups au duel décisif. On y parvient après une série d'aventures qui prolongent et diversifient la partie, et constituent, en somme, son plus puissant attrait. La vogue du golf s'explique aisément par ces quelques explications générales : pour l'immense majorité, il est une excitation à la promenade au grand air ; et il réserve aux grands joueurs les combinaisons les plus riches et les plus inattendues, propres à mettre en mouvement les facultés les plus rares.

HENRY SPONT.

La manoeuvre décisive.
C'est autour des trous (ils sont au nombre de 18) que se livrent les grands combats qui décideront de la victoire. La justesse, la précision du coup d'œil, le sang-froid, la méthode, sont les qualités requises pour assurer le triomphe. Encore faut-il y ajouter la veine nécessaire aux meilleurs.

La balle dans le trou : le « putting ».
Dès que le joueur pénètre enfin dans le « putting green », but de toutes les convoitises, il emploie un club très court, appelé « putter », et qui constitue un véritable outil de précision. Plus le détour franchi est petit, plus une attentive méthode est nécessaire.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Dimanche 7 janvier.

Vélodrome d'Hiver. — *Match à trois* ; 1re manche : 1. Poulain ; 2. Van den Born ; 3. Friol. — 2e manche : 1. Poulain ; 2. Van den Born ; 3. Friol. — 3e manche : 1. Poulain ; 2. Friol ; 3. Van den Born.

50 kilomètres avec entraîneurs à tandems humains — 1. Ingold 1 h. 2 m. ; 2. Nat Butler, à 25 mètres ; 3. Cornet, à 1 tour ; 4. Dupré, à 4 tours.

Course scratch. — 1. Heller ; 2. Thuau ; 3. Rettich.

CROSS CYCLO-PÉDESTRE

Dimanche 7 janvier.

10 kilomètres : 1. Dhers (4e catégorie), en 32 m. 20 s. ; 2. Pagès (S. A. M.), 33 m. 10 s. ; 3. Devoissoux (S. A. M.) ; 4. Frère (A. V. A.) ; 5. Cochery (4e catégorie).

CROSS COUNTRY

Dimanche 7 janvier.

Prix Lécuyer, 12 kilomètres : 1. Chastanié, 48 m. 25 s. ; 2. Millerot ; 3. Geoffroy ; 4. Sellier.

Classement handicap : 1. Geoffroy ; 2. Sellier ; 3. Barbendières ; 4. Bernheim ; 5. Chastanié ; 6. Millerot.

HIPPISME

Jeudi 4 janvier.

Marseille. — *Prix de la Pointe-Rouge* (Steeple) : 1. Kan (M. Adèle), à M. J. Lieux ; 2. Cochinchinois (Defeyer) ; 3. Fusain II (Batès).

Prix du Prado (Haies) : 1. Pensa (Louth), à M. J. Lieux ; 2. Graziella (Norc) ; 3. Erin II (M. Adèle).

Prix de la Société des Steeple-chases de France (Steeple) : 1. D'Acier (Abadie), à M. Broquère ; 2. La Touraine (Printen) ; 3. Gradignan (Wilson).

Dimanche 7 janvier.

Marseille. — *Prix du Château d'If* (haies) : 1. Rolling Rod (M. Adèle), à M. J. Lieux ; 2. Trinquetère (Louth) ; 3. Red River (Defeyer).

Prix de la Valentine (Steeple) : 1. Dancing Girl (M. Adèle), à M. J. Lieux ; 2. Souvenir Impérial Burgoyne) ; 3. Marsala II (Robeson).

Prix Massilia (Grand steeple-chase, 12.000 francs) : 1. Fusain II (Bates), à M. Bara ; 2. Kan (M. Adèle) ; 3. Gradignan (Wilson).

FOOTBALL ASSOCIATION

Samedi 6 décembre.

Londres : Corinthians F. C. bat Belgique, 12 à 0.

Dimanche 7 décembre.

Match interrégional. Parc des Princes. — paris bat Nord 3 à 0.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 3 décembre.

Championnat de Paris, Polo Club de Bagatelle : Racing Club de France bat Sporting Club Universitaire, 8 (2 essais et 1 but à 0. Stade Français bat A. S. Française 6 (2 essais) à 3 (1 essai).

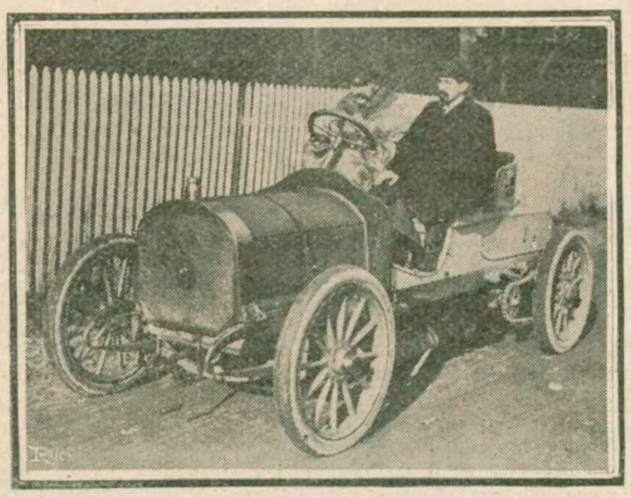
Bordeaux. — Stade Bordelais bat Vélo Sport Toulousain 8 (2 essais et 1 but) à 0.

HOCKEY

Dimanche 7 décembre.

Championnat de Paris. — Racing Club de France bat C. A. de Paris (forfait) ; Sporting Club Universitaire bat Paris-Luxembourg, 8 à 1.

A PROPOS DU CROSS DE BORDEAUX



La voiture Svelta du garage Léon à Bordeaux, à bord de laquelle notre photographe Simons a suivi le cross du 1er janvier.

UNE ÉQUIPE FRANÇAISE DE HOCKEY EN ANGLETERRE

L'équipe de hockey du Sporting Club Universitaire a rencontré, en match, le Jour de l'An, à Teddington, près de Londres, le Teddington Club.

Correspondance

Un de nos lecteurs de Rouen nous a écrit récemment au sujet d'une lettre sur la roue libre à laquelle nous avions donné l'hospitalité dans un récent numéro. Il nous reproche d'avoir laissé passer des hérésies mécaniques ; mais, cher lecteur, la correspondance de la *Vie au Grand Air* est une tribune libre, et vous pouvez également donner votre opinion, et sur toutes les questions.

FEMINA ORGANISE UNE CROISIÈRE

Femina vient offrir à ses lectrices toutes les joies d'une excursion maritime, dans des conditions et avec un programme qui assurent le plus grand succès à son projet.

Du 24 février au 4 mars, le paquebot-yacht *Ile-de-France* — spécialement aménagé pour la navigation de plaisance, à l'usage de la *Revue générale des sciences*, et qui joint aux dimensions d'un grand transocéanien, le confort, le luxe et les commodités d'un yacht — visitera toute la côte de Provence, toute la côte d'Azur, allant de Marseille à Gênes, avec escales quotidiennes dans les rades les plus célèbres de ce litoral enchanteur.

C'est à l'occasion des fêtes du Carnaval de Nice que *Femina* offre, en véritable prime à ses lectrices, cette croisière maritime.

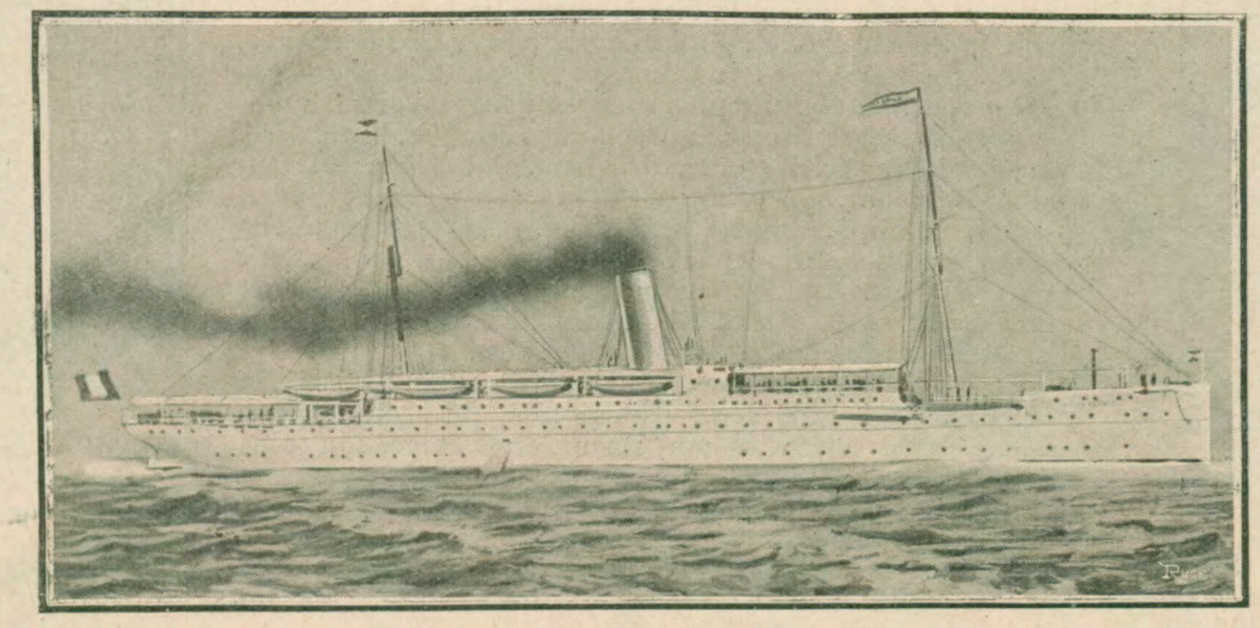
Nul ne sera tenu, d'ailleurs de s'engager pour tout le voyage, et l'on pourra, à son gré, ne passer qu'une ou plusieurs journées à bord, n'effectuer qu'une partie du trajet.

Assumant tous les frais de cette organisation, *Femina* ne laissera à la charge des passagers que la somme, exceptionnellement minime, qu'ils auront à verser au bateau pour le transport, la nourriture, le logement et le service à bord de l'hôtel flottant. Cette somme, qui comprend aussi les embarquements et rembarquements aux escales, se réduit, en faveur des touristes de *Femina*, à 35 francs par personne et par jour ; elle s'abaissera même à 20 francs pour celui qui, désirant ne passer qu'une journée à bord, n'y prendra qu'un seul repas et n'y occupera aucun lit.

Si l'on veut bien considérer que le prix global d'une croisière ordinaire correspond en moyenne à une dépense de près de 50 francs par jour, on se rendra compte du sacrifice que *Femina* s'impose tout joyeusement pour le plaisir de ceux qui s'associent à ses efforts, à sa constante aspiration vers le Beau, et recherchent, avec elle, sous toutes les formes réalisables, les élégances de la vie.

La croisière partira de Marseille le samedi 23 février, à neuf heures du matin, et se terminera à Villefranche le dimanche 4 mars à neuf heures du matin, après avoir visité toute la côte de Provence, la côte d'Azur, la Rivière de Gênes et fait, à des dates diverses, escale à Hyères, Cannes, Villefranche, Monaco, Menton, San Remo et Gênes.

Dans son numéro du 1er janvier *Femina* a d'ailleurs exposé, dans tous ses détails, son ingénieuse idée.



Le paquebot-yacht *Ile-de-France*.
Navire de la Société Générale des transports maritimes à vapeur, à bord duquel aura lieu la croisière Femina, *du 24 février au 2 mars, sur la Côte d'Azur.*

LE PRIX MASSILIA, A MARSEILLE

Le saut de la rivière dans le grand steeple de Marseille (Prix Massilia).

Fusain II, le vainqueur du Prix Massilia.

Fusain II, déjà vainqueur de cette épreuve en 1904, a triomphé facilement des quatorze concurrents qui lui étaient opposés ; l'entraîneur Bara doit être particulièrement félicité, car il a su remettre sur pied Fusain II, qui n'avait pas paru en piste depuis près d'une année. A noter que Fusain II était engagé le même jour dans le prix Valentine, à réclamer pour cent louis. Le second du Prix Massilia, Ken, était également un habitué des prix à réclamer.

LE CROSS CYCLO-PÉDESTRE

Les coureurs s'entraîdent pour franchir un fossé.

Le gagnant, Dhers.

Malgré une organisation un peu hâtive et un changement d'itinéraire au départ, la première épreuve de cross cyclo-pédestre de la saison, due à l'initiative des Sports, a remporté un joli succès. Le gagnant, Dhers, a fait preuve d'un entrain magnifique, franchissant tous les obstacles avec une maëstria superbe. Les 10 kilomètres du parcours, qui serpentait à travers les bois de Ville-d'Avray, ont été couverts en 32 minutes. Le classement par équipes a donné la première place à l'A. S. d'Issy-les-Moulineaux.

Le Match d'Association Paris contre Nord

Pendant la partie. — Les Nordistes sont en mauvaise situation.

Un match de football association a mis en présence, dimanche, une équipe formée dans les clubs parisiens et une autre composée de joueurs pris dans les sociétés de la région du Nord. Ce n'est pas sans difficultés que cette dernière avait pu être formée. Il y avait une certaine rivalité entre les clubs du littoral — les maritimes — et ceux de l'intérieur — les terriens — qui a failli tout casser. Malgré une belle résistance, les Nordistes ont succombé par 3 buts à rien. Mais pourquoi faut-il que le public se désintéresse du ballon rond ?

LE JIU-JITSU CONTRE LA BOXE

par Victor BREYER

Réponse à l'opinion émise par notre collaborateur Georges Le Roy — Où il est démontré qu'un adepte de la méthode japonaise doit avoir raison d'un champion de boxe anglaise limité à l'usage de ses poings

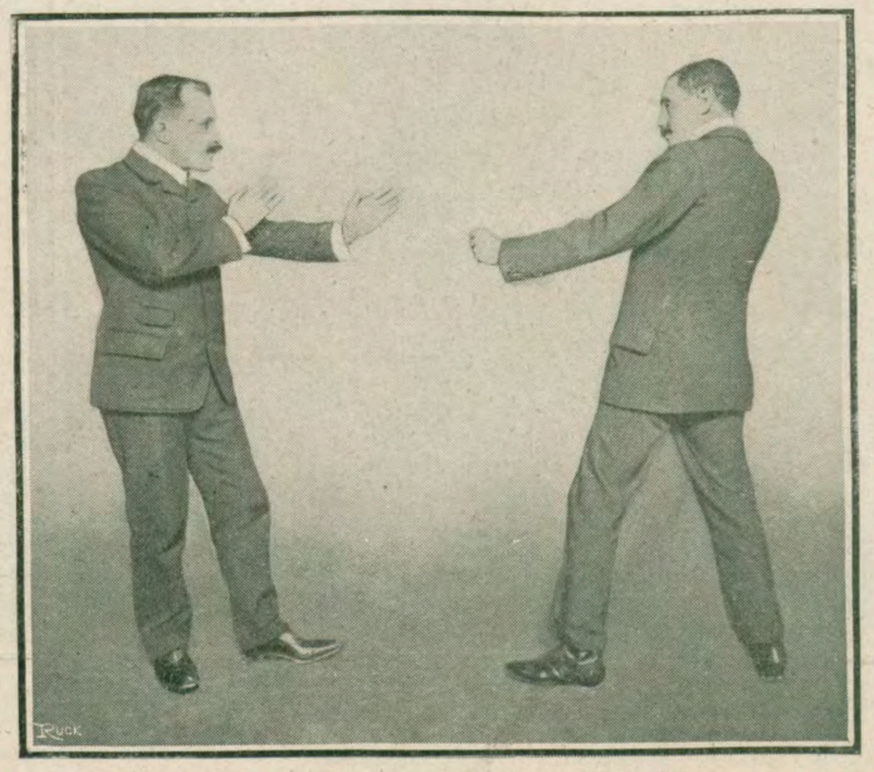
Ainsi que notre collaborateur Georges Le Roy le faisait remarquer fort judicieusement, l'autre semaine, il est bien difficile de tirer des conclusions rigoureuses de l'avalanche de rencontres bizarres et plus ou moins sportives (en général plutôt moins que plus) auxquelles l'introduction chez nous du jiu-jitsu a donné lieu, ces temps derniers.

Il ne fait point de doute qu'on a dépassé la mesure, en ce sens que le côté sport a été négligé au profit du côté spectacle, et que le music-hall a joué un rôle trop prépondérant dans l'organisation de rencontres dont beaucoup flairaient vraiment la « combine » chère aux athlètes forains. Et puis, les importateurs de la méthode japonaise ont voulu trop prouver, au lieu de s'en tenir à des démonstrations raisonnables et de se contenter d'énoncer des appréciations qu'il leur était facile de démontrer preuves à l'appui.

La méthode japonaise est, malgré tout, une méthode de combat de premier ordre.

Tout cela, je le répète, est regrettable, mais n'enlève rien à la haute valeur du jiu-jitsu en tant que méthode de combat. Je reste persuadé (et suis certain que l'avenir nous le démontrera), que cette méthode est de tout premier ordre. Elle comporte la mise en pratique de certaines prises basées sur une connaissance beaucoup plus parfaite de l'anatomie humaine que nos athlètes ne s'étaient jusqu'ici inquiétés d'en avoir. Et il ne fait pas de doute qu'un combattant petit et léger, connaissant le jiu-jitsu pourra, grâce à lui, se défendre contre un adversaire de taille, de poids et de force musculaire supérieurs, alors qu'en utilisant simplement nos coups de boxe et de lutte à la française, il n'existerait pas un instant.

D'autant que la méthode japonaise, lorsqu'elle est appliquée à un véritable combat, ne prévoit aucun coup ou prise qui soit interdit. Il est parfaitement permis au jiu-jitsuan de frapper du poing ou du pied, si l'occasion s'en présente, et rien ne l'empêche de faire montre de véritables qualités de boxeur, à un moment donné. C'est même pourquoi il est, à mon sens, parfaitement absurde de soutenir que cet homme, se servant de toutes les armes que la nature a mises à sa disposition, sera vaincu par un homme qui s'interdit d'avance l'usage des trois quarts de ces armes. Voilà pourtant ce que voudraient nous faire croire ceux qui défient à tout bout de champ les champions du jiu-jitsu en boxe, et plus particulièrement en boxe anglaise.



Les deux adversaires tombent en garde.
La tactique du boxeur consiste à tenir le jiu-jitsuan à une certaine distance.

Le meilleur boxeur du monde ne met pas un homme hors de combat d'un seul coup de poing.

Je vous assure que j'ai pour le « noble art » cher au marquis de Queensberry, dont je suis d'ailleurs un fervent, la plus vive admiration. C'est un sport combatif superbe, mais il est ridicule de pousser l'exclusivisme jusqu'à considérer comme invincible un athlète, simplement parce qu'il possède la boxe à fond. Déjà, d'ailleurs, j'ai eu l'occasion de soutenir cette théorie que dans un combat entre un jiu-jitsuan auquel tous les coups seraient permis et un boxeur connaissant la boxe anglaise, et rien de plus, la victoire du « Japonais » est assurée. Et je prétends le prouver très clairement.

Mais d'abord, il faut bien poser ce principe que, sauf des cas excessivement rares, un athlète entraîné ne sera jamais mis hors de combat par un seul coup de poing, ce coup fût-il même délivré par Jeffries. Si vous en doutez, je vous rappellerai que le champion du monde, même étant aux prises avec des « toquards », n'a jamais eu raison d'un adversaire en moins d'une demi-douzaine de reprises, au cours desquelles le vaincu encaissait, non pas un, mais cinquante coups de poing. Et si vous m'objectez que ces matches comportent l'usage de gants, je vous répondrai qu'au temps déjà lointain où l'on se battait à poings nus, les rencontres duraient encore plus longtemps, la main blessant moins que le cuir du gant de combat.

Or, pour en revenir à Jeffries, vous admettrez bien que, durant les six reprises en question, son adversaire, au risque d'encaisser, c'est entendu, a pu avoir dix fois le corps-à-corps, surtout si son unique tactique a consisté à le rechercher, ainsi que le fera le jiu-jitsuan bien entendu. Eh bien, au moment où le boxeur sera pris ainsi, il est perdu, étant spécifié, je le répète encore, que la boxe anglaise est pour lui la seule ressource. Le voilà ainsi absolument à la merci d'une de ces terribles prises de lutte japonaise — ou de lutte libre, si vous le préférez — qui réduisent en quelques secondes un homme ignorant cette méthode.

Deuxième défense.
Parer, ce qui permet également de rentrer après.

Première défense : Esquiver et chercher ensuite à rentrer.
Le jiu-jitsuan ayant attaqué, le boxeur cherche à l'arrêter en frappant.

Après avoir esquivé, paré ou même reçu le coup, le jiu-jitsuan rentrera sur le boxeur.

Notez, d'ailleurs, que le « Japonais », surtout s'il a travaillé un peu la boxe, n'est même pas sûr de recevoir le coup d'arrêt, que le boxeur cherchera naturellement à placer au moment où il verra son adversaire se rapprocher pour « rentrer » sur lui. Trois ressources s'offrent à lui : l'esquive, la parade et l'encaissement, pour me servir d'un terme d'argot sportif des plus expressifs. Sur les deux premiers — et surtout sur le premier, qui rapproche forcément beaucoup les deux adversaires, — la rentrée en ceinture, accompagnée du rapide croc-en-jambe qui vous déséquilibre avant qu'on puisse dire « ouf ! » est à peu près sûre, sinon au premier essai, du moins au second ou au troisième. Quant à la troisième solution — recevoir le coup — je viens de démontrer qu'elle ne suffirait pas à mettre le boxeur à l'abri de la fameuse rentrée.

Il en est de même quand le jiu-jitsuan se trouve vis-à-vis d'un lutteur auquel il est interdit de se servir de ses pieds et de ses poings, et qui ne peut appeler à son service que les coups de la lutte libre. C'est ce qui est advenu quand Chemialkine s'est rencontré récemment avec Yuko Tani à l'Hippodrome. C'est en vain que le géant russe a fait tournoyer autour de sa tête le petit japonais, tel Goliath transformant David en fronde, de frondeur qu'il était auparavant. Le jiu-jitsuan s'est contenté de faire le mort, sachant bien qu'il allait placer, aussitôt revenu sur le tapis, un de ses coups favoris. Mais si Chemialkine avait pu rentrer à coups de poing sur l'homme déjà abruti par cet exercice peu ordinaire, l'issue du combat eût été tout autre.

Elle eût été tout autre également si, au lieu d'essayer de lui serrer la gorge avec la main en cherchant à l'étrangler, le Russe eût pu faire à son adversaire ce que nos bons apaches appellent le coup du « Timbre-poste », expression très énergique et qui consiste à frapper la tête de l'adversaire tombé à terre, avec le talon, comme un facteur qui timbre des lettres. C'est le coup que préférerait Charlemont dans une rencontre de ce genre, nous affirmait-il récemment.

A moins que tout cela n'ait été combiné à l'avance, ce qui serait encore bien possible !

VICTOR BREYER.

Troisième défense (la plus mauvaise, évidemment).
« Encaisser », ce qui n'empêchera de rentrer que si l'on est mis hors de combat.

Que va faire le boxeur ?
Le jiu-jitsuan a esquivé, paré ou reçu le coup de poing « rentré ».

FINASSEUR ET SON AVOINE

Par PAUL MÉGNIN

Ce qu'a gagné en ces deux années de course le crack de M. Michel Ephrussi. — Un sac d'avoine de 2.400 tonnes !

Le sac d'avoine de Finasseur.
Ce que représenterait le bénéfice fait par M. Ephrussi avec Finasseur, si on le convertissait en avoine.

Pendant l'année de plat 1905, vingt-deux propriétaires ont gagné — d'argent public, c'est-à-dire de prix — plus de 100.000 francs ; un seul, M. Edmond Blanc, dépasse le million et atteint 1.465.474 francs ; un seul encore gagne plus de 500.000 francs — exactement 755.089 francs, — c'est M. Michel Ephrussi. — M. Lieux, le malin, le très malin M. Lieux, avec 425.976 francs, est très voisin de M. Caillault, 429.470 francs, et du milliardaire M. W. K. Vanderbilt, 417.975 francs. Après eux viennent M. E. Veil-Picard, 397.038 francs, le comte Le Marois, 283.618 francs, le comte de Moltke Hvitfeld, 192.950, M. de Brémond 170.043 francs. M. Marghiloman ferme la liste des 100.000 francs, avec 109.065 francs, serré de près par M. Godard, qui atteint — avec un seul cheval Ecots — 95.760 francs.

Certes, Ecots a largement gagné son avoine ; mais combien sont-ils, parmi la longue liste de chevaux gagnant de 5.000 à 617.970 francs (Finasseur), qui sont dans le cas d'Ecots ?

Pour des propriétaires qui, comme M. Godard, ne possèdent qu'un cheval, ou le comte de Moltke Hvitfeld, en possèdent trois ou quatre, ou encore M. H. Lepante, dont le Lorlot a gagné 57.705 francs dans sa saison, l'année fut une bonne année.

Finasseur est certainement un exemple très rare dans l'histoire du turf. M. Ephrussi l'acheta yearling à une réforme du haras Ed. Blanc pour une somme assez minime — 8.000 francs — étant donné son origine et son élevage.

Je crois avoir conté aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* comment Finasseur fut compris dans cette vente du 25 juin 1903 : le fils de Winckfields Pride faisait le quatorzième ; il fut ajouté à la liste des réformés parce que M. Ed. Blanc ne voulut point que *treize* yearlings de son haras fussent vendus ce jour-là ; on chercha parmi les yearlings un quatorzième et ce fut Finasseur.

Toujours est-il que M. Ephrussi a fait, ce jour-là, une des plus belles acquisitions de sa vie de sportsman. Le 26 juin 1903, donc Finasseur entra dans l'écurie de M. Michel Ephrussi, et, si le propriétaire heureux avait porté d'un côté le chiffre dépenses, de l'autre le chiffre recettes, il aurait pu trouver au 25 décembre dernier que Finasseur lui avait coûté :

Achat	8.000 fr.
Frais d'entretien pendant deux ans et six mois, à une moyenne de 7 francs par jour	6.398 »
Mettons, au grand maximum, pour ses deux années, Jockey (sans compter, bien entendu, les gratifications)	5.000 »
Puis, comme frais d'engagement et de forfaits, approximativement	10.000 »
Comme frais de voyage et divers	3.000 »
Et comme Finasseur a été l'objet de soins tout particuliers pour sa ferrure, ses sabots malades, etc., mettons	2.000 »
Ajoutons enfin comme imprévu	2.000 »
Nous arrivons au total de	36.398 »
C'est, direz-vous, un joli chiffre. D'accord, mais voyons aux recettes :	
A deux ans, en quatre épreuves, Finasseur a gagné	19.675 »
A trois ans	617.970 »
Soit	637.645 »

laissant à son propriétaire, si nous retenons les 10 o/o à l'entraîneur, 573.880 francs, avec un bénéfice net de près de 540.000 francs.

Or, comme on dit toujours en langage de turf, qu'il faut qu'un cheval gagne son avoine, Finasseur a gagné son avoine pour pouvoir se reposer. Du reste, nous ne le verrons plus sur le turf : il va, dès cette année, faire la monte au haras de M. Ephrussi et répandre l'excellent sang de Winckfields Pride en des poulinières sélectionnées avec choix.

Finasseur a, dans... le grenier de M. Michel Ephrussi, environ 540.000 francs d'avoine à manger, soit, — au taux actuel de l'avoine de choix, qui est de 22 fr. 50 les 100 kilos — environ 2.404.000 kilos d'avoine qui l'attendent. Or, un cheval de course mange de 8 à 12 litres d'avoine par jour, soit de 4 à 6 kilos d'avoine. Supposons que Finasseur ait 6 kilos par jour, le voilà garanti pour 400.666 jours ou 1.097 ans, et la vie moyenne d'un cheval étant de dix-huit ans, le fils de Winckfields Pride pourra garantir l'avoine — et c'est déjà quelque chose — à soixante de ses enfants ou petits-enfants, — sans compter que Finasseur pourra encore — étant donné le prix de ses saillies, — rapporter passablement à son heureux propriétaire.

Etant donné qu'un wagon de chemin de fer peut transporter 10.000 kilos d'avoine, il faudrait alors 1.044 wagons ou — puisque les trains de marchandises en ont vingt-quatre — quarante-cinq trains complets.

Si l'on voulait faire porter à dos de mulet cette charge d'avoine, même en se servant des mulets les plus vigoureux, — ceux du midi de la France, qui portent tous 200 kilos sur le dos, il en faudrait une armée de plus de 12.000 !

Et maintenant, pour compléter la série des comparaisons, s'il était possible de mettre l'un sur l'autre les 24.040 sacs d'avoine de 100 kilos qui mesurent un peu plus de 1 mètre, la colonne ainsi obtenue aurait près de 7 fois la hauteur du mont Blanc et 80 fois la hauteur de la Tour Eiffel !

Mais nous voilà loin de nos vainqueurs de l'année. Si, dans les 755.089 francs de prix à l'actif de l'écurie Ephrussi, Finasseur figure pour 617.970 francs, Val d'Or, Germat, Gouvernant, Jardy, Caius, Adam, Musteny, Belle Fleur et d'autres ont rapporté à M. Ed. Blanc le million et demi. En Angleterre, il y eut vingt-six propriétaires gagnant plus de 100.000 francs, et le plus favorisé, M. Hall Walker, ne gagne que 595.000 francs. Nous n'avons eu que sept propriétaires gagnant plus de 200.000 francs ; en Angleterre, ils sont dix dans ce cas, dont M. Ed. Blanc, qui a rapporté d'outre-Manche 232.125 francs.

Quant au cheval grand vainqueur d'Angleterre, c'est Cherry Less qui gagne 327.975 francs, dépassant de plus de 100.000 francs le second, qui est notre Val d'Or.

Beaucoup de chevaux n'ont gagné que 5.000 francs, — ils sont soixante-deux dans ce cas — on peut dire, presque à coup sûr, que ceux-là, pas plus que ceux qui ont gagné 6.000 et même 7.000 francs, n'ont gagné leur avoine, pour peu qu'ils aient couru une douzaine de fois dans l'année, ou c'est tout juste.

Paul Mégnin.

UN JOCKEY SPORTSMAN

Outre le sport qu'il pratique par profession, O'Connor, la fine cravache américaine, est à la fois cycliste, boxeur, chauffeur et patineur

Un jockey est-il nécessairement un sportsman ? Cela dépend du point de vue auquel on se place, et la question est, en conséquence, fort discutable. D'aucuns se borneront à répondre, avec une apparence de raison, que sa profession oblige le jockey a faire du sport et par conséquent a être un sportsman, tandis que les autres, traitant le sujet de plus haut objecteront que la possession, de ce qualificatif découle surtout d'un état d'âme et qu'il ne suffit point pour le mériter de se contenter de gagner sa vie en exerçant une profession sportive.

Si vous le permettez, je ne prendrai pas parti dans cette controverse — du moins aujourd'hui — et me bornerai à vous présenter une « fine cravache » qui mérite, à tous égards et sans discussion aucune, le titre de sportsman : Winnie O'Connor. Comment voulez vous qu'il en soit autrement, avec un gaillard qui a le sport dans le sang, au point, de mettre à profit la morte saison en entamant une préparation sévère comme coureur cycliste.

O'Connor en selle sur *Hébron*, au comte de Pourtalès.

Jockey en été, coureur cycliste en hiver

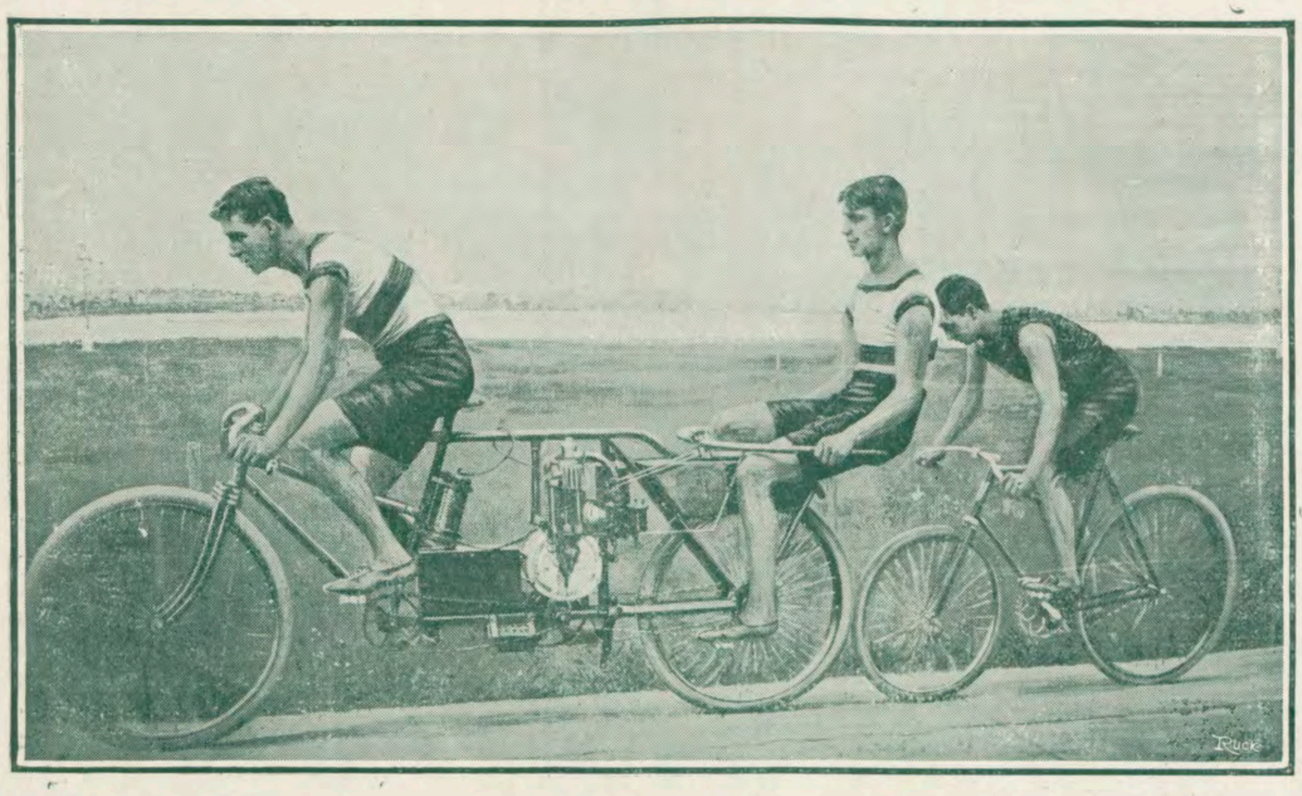
Car vous pouvez entrer, n'importe quelle après-midi au Vélodrome d'Hiver, pour y suivre une des séances quotidiennes d'entraînement ; vous ne verrez pas de travailleur plus assidu que le petit jockey américain.

Et les spectateurs des réunions dominicales ont pu observer, ces deux derniers dimanches, que cela ne lui réussissait pas trop mal, et que nombre de professionnels de la pédale éprouveraient plus de peine à le battre sur le plancher ou le ciment qu'il n'en aurait à les semer sur le turf de Longchamp.

Mais l'hippisme et le cyclisme ne sont pas les seuls exercices que notre héros ait pratiqués et dans lesquels il ait réussi. Jugez-en plutôt par la courte biographie suivante :

Winnie O'Connor vit le jour a Brooklyn (aujourd'hui commune autonome, mais à ce moment quartier suburbain de New-York), le 6 juillet 1881. Comme la plupart de ses collègues, car vous savez qu'on ne « fabrique » pas un bon jockey en quelques mois, son enfance s'écoula chez un entraîneur hippique, et il grandit pour ainsi dire avec les chevaux, qui devaient, plus tard, le conduire à la fortune.

Tout petit, le futur jockey se faisait déjà remarquer par son esprit sportif, mieux, même, combatif à l'excès. A 16 ans, il boxait déjà si bien que ses camarades d'écurie se cotisèrent pour lui permettre de suivre une préparation spéciale et prendre part aux championnats d'amateurs qui se disputent chaque année à New-York.



Reproduction d'un tableau représentant O'Connor sur la piste cycliste de Manhattan-Beach, près New-York.

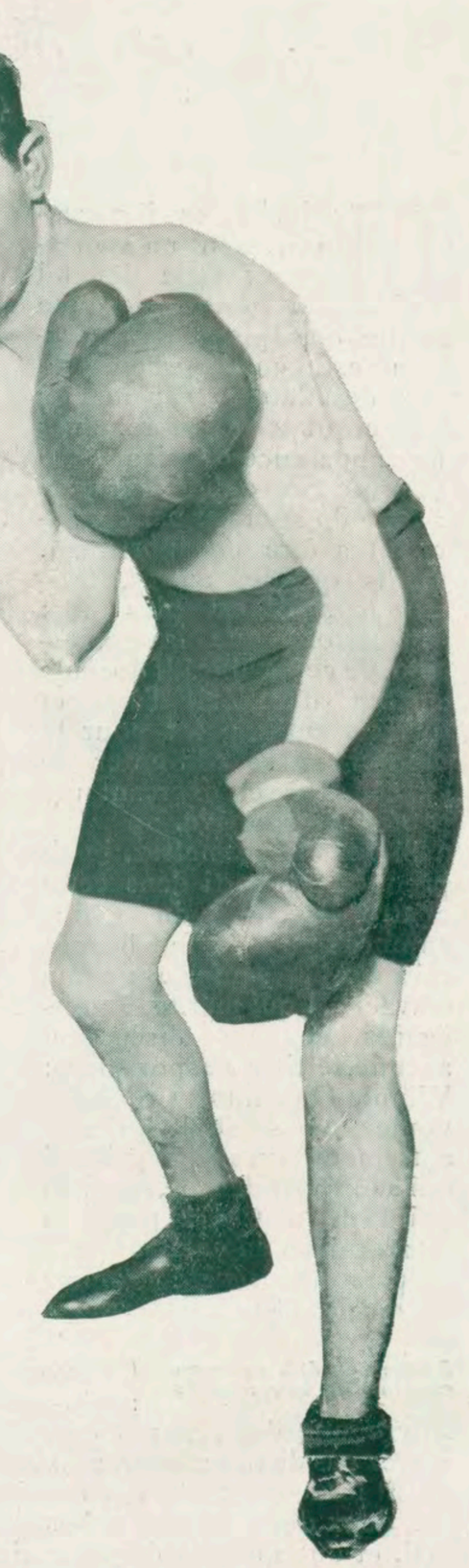
A l'âge de 16 ans, O'Connor se distinguait à New-York comme boxeur

Le petit O'Connor pesait alors tout juste 44 kilos, et tout naturellement, ce fut dans la catégorie dite poids-plume (featherweight) qu'il débuta en public, d'ailleurs par un éclatant succès. Il sortit en effet du tournoi, qui réunissait 33 concurrents, en vainqueur, battant dans la finale le grand favori Frank Neal qui devenir devait plus tard un pugiliste professionnel de grande réputation.

Ce succès faillit tourner la tête au jeune lad et le décider à se lancer tout à fait dans la carrière qu'illustraient alors Corbett et Fitzsimmons. Heureusement pour lui, son patron le détourna de cette idée ; je dis heureusement, puisque six ans plus tard le petit « Winnie » devait venir à Paris, ayant en poche le plus gros contrat qui ait jamais lié un jockey avec un propriétaire de pur sang.

Dès cette époque d'ailleurs, il avait déjà commencé à monter en courses aux Etats-Unis et en trois ou quatre saisons — ses débuts publics sur les hippodromes datent de 1893 — sa réputation était

La progression traditionnelle : De la bicyclette O'Connor a passé à la motocyclette.



Avant de s'être fait une réputation comme jockey, notre héros fut un excellent boxeur de poids extra-léger.

Sport et distraction combinés. Une séance de billard.

venue jusqu'à nous. Pour sa première saison, en effet, il monta 58 gagnants et dès lors, ne cessa pas d'améliorer sa position, à la fin de chaque saison, dans la liste des jockeys gagnants outre-Atlantique.

277 montes gagnantes en une saison de courses

Pour l'année 1902, O'Connor se plaça en tête des jockeys dans son pays, avec le joli total de 277 montes gagnantes, ce qui constitue en Amérique un record et n'est éclipsé en Europe que par deux ou trois célébrités du turf, telles que Fred Archer et Cannon.

Aussi, l'année d'après le voyait-t-elle débarquer à Paris avec un engagement splendide, qui en faisait le champion de l'écurie Schickler, et depuis, il a constamment figuré sur nos hippodromes, en dernier lieu aux services du comte de Pourtalès. Durant la saison qui va s'ouvrir, cependant, O'Connor émigrera en Allemagne, où il est appelé par un splendide engagement de deux ans contracté avec M. Winburg, un des plus importants propriétaires d'outre-Rhin.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que notre héros a pris l'habitude de ne jamais laisser se rouiller ses muscles, même en dehors des périodes auxquelles sa profession le contraint au sévère entraînement sans lequel un crack jockey ne resterait pas huit jours en forme. Il fait de la bicyclette depuis sa plus tendre enfance, sur piste comme sur route, et vers 1902, le quartier des coureurs de Manhattan-Beach ne connaissait pas de travailleur plus acharné que lui. De tous les souvenirs de sa carrière sportive, il n'en est pas dont O'Connor soit plus fier que d'une médaille d'or qu'il porte constamment en breloque, et qui lui fut offerte par ses amis Powers et Kennedy, directeurs du vélodrome new-yorkais, à la suite d'une exhibition dans laquelle, entraîné par un tandem à pétrole, il couvrait les 5 milles (8 kilom. 047 m.) en 8 minutes 57 secondes.

Le petit jockey n'est pas seulement sportsman, il est aussi artiste à ses heures.

Ne croyez pas que la liste de ses sports favoris s'arrête là ; le petit Américain est également patineur hors ligne, et enfin chauffeur acharné, propriétaire d'une superbe 20-chevaux, qu'il conduit lui-même. Si acharné qu'il culbuta l'an dernier, près de l'hippodrome d'Enghien, une charrette, et que cette petite aventure lui coûta finalement la bagatelle de 35.000 francs.

Son rêve : trouver un ou des jockeys de ses amis, qui veuillent bien matcher avec lui et lui permettre de légitimer ses droits au titre de champion des sports dans la profession. Que ce soit à pied, à bicyclette, en automobile, sur patins, dans le ring, ou même..... à cheval, peu lui importe.

VICTOR BREYER.